Parabrisas CORSA

14 de JUNIO 1966

Aparece los MARTES

Nº 8

$ 30.-

EN ESTE NUMERO

	Pág.
La vuelta de Cupeiro .	4
Que opina el TC	6
Cabalén polemista . . .	14
Gran Prix de Bélgica .	16
Landrú en carrera . . .	31

HECHOS Y FOTOS SOBRE LAS RUEDAS MAS VELOCES

TRIUNFÓ VIALE EN SALTO

(pág. 7)

Las revistas de Mauro

ARRECIFES CUNA DE CAMPEONES

(pág. 11)

¿A CUANTO CORREN LOS TC?

(pág. 15)

Atilio Viale del Carril, el mejor triunfo del Falcon.

toda la vida de EL MUNDO AUTOMOTOR

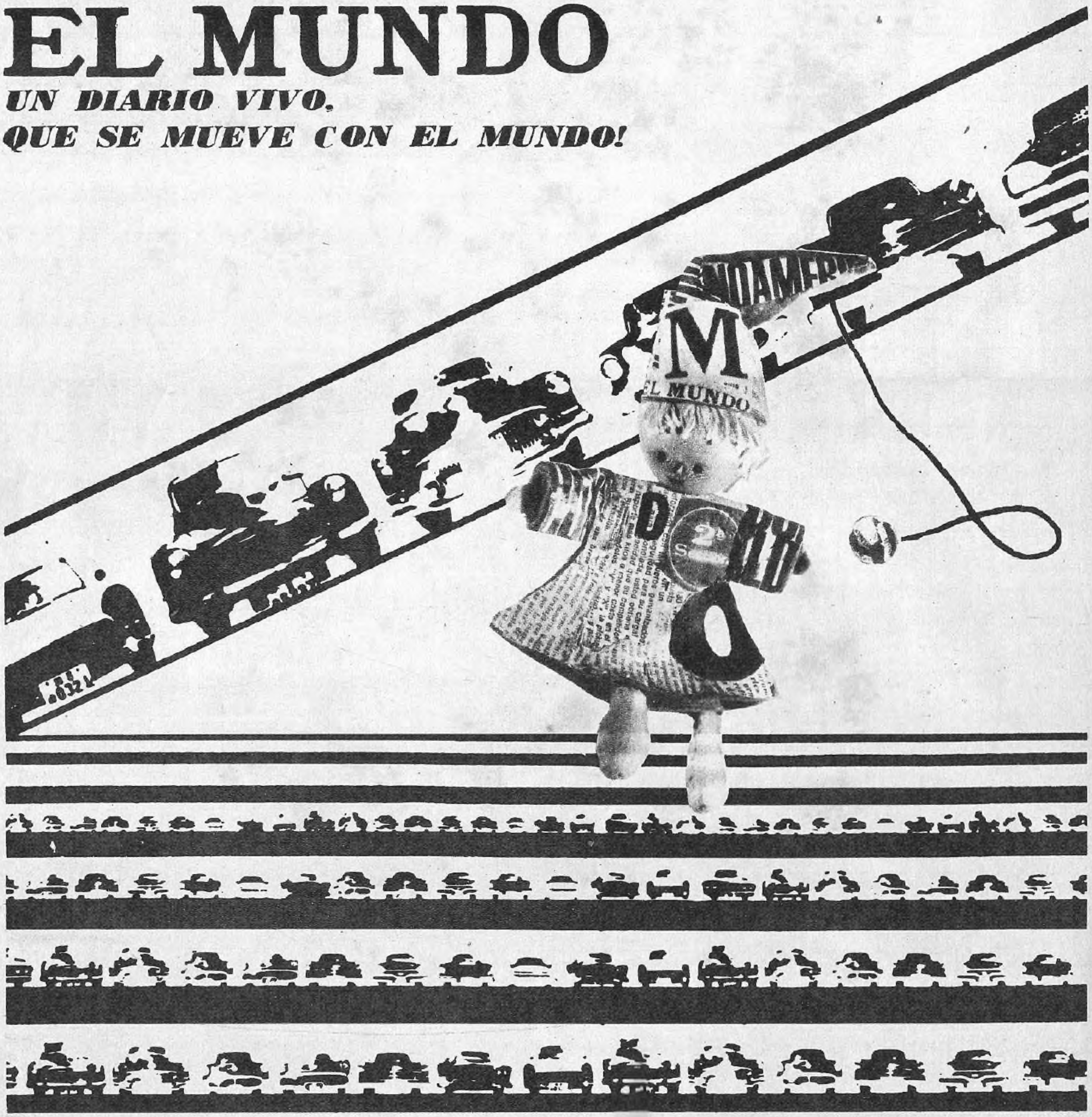
Sígala los **MIERCOLES** en el Suplemento **EL MUNDO AUTOMOTOR** que trae **EL MUNDO** a toda marcha y se lee sobre ruedas.

La información más completa con novedades 0 Km. de todo el mundo, para saber comentar.

ASI LO PODRA VIVIR EN

EL MUNDO

UN DIARIO VIVO. QUE SE MUEVE CON EL MUNDO!



http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

grupo de revistas

Parabrisas

Editor: CESAR CIVITA
Director: RAUL HORACIO BURZACO
Subdirector: RONALD HANSEN
Secretario de Redacción: CARLOS E. CERQUEIRA

Edición semanal — Parabrisas CORSA

Secretario Técnico: GUILLERMO MARTIRE
Jefe de Redacción: HORACIO SPERATTI
Redactor Principal: CARLOS M. THIERY
Redacción: HECTOR GRANATO, PEDRO ANIBAL REVOREDO, GERMAN SOPEÑA, JUAN CARLOS GOMEZ, CARLOS FIGUERAS, SERGIO CORNEJO.
Corresponsales: GIANNI ROGLIATI (Europa), ENRIQUE SANCHEZ ORTEGA (España), HANS TANNER (Philadelphia), CESAR RAMOS (Chicago), PEDRO HANDLER (Uruguay), ENRIQUE ZANINI (Córdoba), ALBERTO COSCARELLI (Rosario), LUIS RUESJAS (Tucumán).
Servicios del exterior: ASSOCIATED PRESS.

Edición mensual — Parabrisas

Secretario Técnico: EMILIO R. DEL VALLE (n.)
Turismo: NORBERTO ALVAREZ OJEA, OSCAR A. FERNANDEZ.
Asesores: Dr. ARTURO PELLET LASTRA (Legales), Ing. LAZARO MUSIH (Economía), ROBERTO D. SCOTTO (Cotizaciones), Arq. FERNANDO ALVARADO (Tránsito y Urbanismo).
Colaboradores: SANTIAGO TERENZIANI, MIGUEL CORTAZAR, JULIO CESAR GALLO, CHRISTIAN VON ZEHMEN, SIULNAS, ROBLES.
Servicios del exterior: PARIS MATCH, QUATRO RODAS.

Departamento Comercial

Publisher: ANGEL R. LOPEZ RIESCO
Promotores: RODOLFO H. SABATINI, MIGUEL ZABALETA, MARIO MAROTTA.
Tráfico: NESTOR SORRENTINO.

Arte y Gráfica

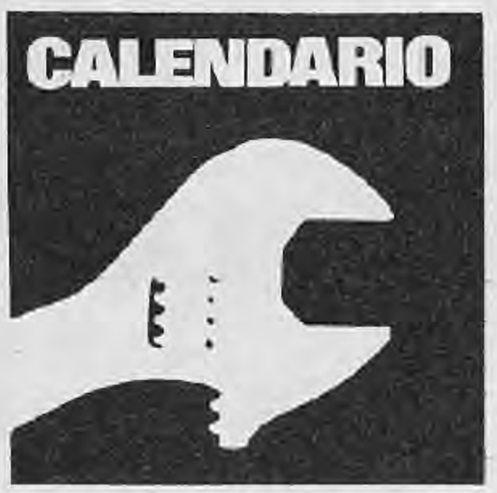
Director: STEFAN STROCEN
Coordinador: LUIS SOLER CAMINO
Jefe Talleres: ROBERTO LEONE
Jefe Diagramación: ROBERTO MERGOSA
Diagramadores: REMO DE MARTINO, EDUARDO C. GONZALEZ.

Departamento Fotográfico

Jefe: FRANCISCO VERA

Reporteros Gráficos: JORGE MILLER, BERNARDO ACUÑA, OSVALDO DUBINI, EDUARDO FRIAS, OSCAR BURRIEL, JUAN MESTICHELLI.

PARABRISAS CORSA, Copyright por Editorial Abril SAICIF y A, Avenida L. N. Alem 884, Buenos Aires, Rep. Argentina. Todos los derechos reservados. Se prohibe la reproducción o uso de todo y/o parte del contenido de esta publicación tanto en español como en cualquier otro idioma. Acogido a la protección de las convenciones internacionales y Panamericanas sobre derechos de autor. Impreso en la Argentina. Registro de la propiedad intelectual Nº 819.657. Circula por el Correo Argentino en el carácter de publicación de interés general Nº 7970. REDACCION: L. N. Alem 884, Buenos Aires. Tel. 31-1431. Días de cierre: Roca 4410, Florida. Tel. 740-2587/0160. En Francia: 91 Rue de Courcelles, París 17º. En Italia: via San Damiano 2, Milán. En los artículos no se hace publicidad redaccional. Los productos o marcas se mencionan al solo objeto de informar sobre calidades, modalidades o características consideradas ilustrativas por nuestros redactores. DISTRIBUCION: Capital Federal, Vaccaro Hnos. S.R.L. Solís 585. Interior y Exterior, Ryela SAICIF y A, Piedras 113, Capital Federal. Tel. 30-8022.



El automovilismo deportivo reinicia sus fuegos de artificio en Salto con una movida competencia de TC (pág. 7), mientras Cupeiro regresa al país y asegura su reingreso a las rutas argentinas en oportunidad de la carrera de Bahía Blanca (pág. 4). Uno más, y de los segurolas, para incluir en las respuestas a nuestro gran Concurso (pág. 23). Siguen las filosas polémicas, esta vez a manos de Cabalén (pág. 14). Y aparece en nuestras páginas un personaje nuevo: una ciudad CORSA, Arrecifes (pág. 11). Nuestro cronista "pies ligeros", luego de las convencionales señales de humo de narices, descubrió con asombro vernáculo que a los pibes de Arrecifes no les gusta el fútbol. Parece ser que ya nacen con un volante en las manos y que en los colegios en vez del clásico bolillero para aprender a sumar utilizan un cuentarrevoluciones. Alabados sean.

R. H. B.

COMPETENCIAS NACIONALES

TURISMO CARRETERA en BAHIA BLANCA (19 de junio): Cuatro vueltas al circuito de 172,532 km deberán recorrer los conductores en la sensacional trenzada que se prepara en Bahía Blanca. Los 690,128 km constan de 433,564 km de pavimento asfáltico y 256,564 km de tierra. La largada se efectuará a las 9,30 desde Bahía Blanca para tomar los competidores por la ruta 33 en dirección a la Estación La Viticola, "El Recuerdo", volver por la ruta 76 de tierra hacia Chasicó, empalmar de nuevo con el pavimento de la ruta 35 hasta Chaiqué y pasar nuevamente por el control. La competencia otorga puntos para el campeonato argentino en la escala 9, 6, 3 y 1 para los cuatro primeros clasificados. Se clasificarán todos aquellos que hayan cubierto por lo menos tres veces el circuito. Para quienes vayan a presenciar la competencia (688 kilómetros de Buenos Aires) les recomendamos situarse en la zona de tierra ubicada en la periferia de Chasico, donde se encuentra el puente del arroyo Sauce Chico y el paso a nivel de Chasicó. A los demás, les recomendamos seguirla al detalle por LS5 Radio Rivadavia, en la voz de Rouco y González Longhi desde una hora antes de la largada. Les recordamos que el sábado se cierra el primer concurso CORSA, con premios para quienes acierten al ganador y al escolta de esta competencia.

FOMENTO AUTOMOVILISTA en NORBERTO DE LA RIESTRA (19 de junio): Un espectáculo que deleita a los espectadores que desean ver derrapes, tierra desparramada y hombres peleándose en cada curva para lograr la victoria, se desarrollará en Norberto de la Riestra (F. Roca) a partir del sábado 18, a las 16, con la clasificación para la carrera del domingo. Los veinticuatro mejores tiempos participarán en dos series de doce máquinas cada uno, en las cuales deberán recorrer diez veces el circuito de tierra de 1300 m para totalizar 13 km de recorrido. Los cinco primeros de cada una pasarán automáticamente a la final. Los restantes disputarán el repechaje de cinco vueltas al circuito, donde los dos primeros se clasificarán para la final, que se disputará a 25 vueltas (32,5 km). Los cuatro primeros clasificados obtendrán 6, 4, 2 y 1 punto respectivamente para el Campeonato Argentino de Fomento Automovilística. Comenzará a las 14.

RALLY a SIERRA DE LOS PADRES (18 de junio): Segunda competencia por el campeonato de Rallies de la AAAS (Asociación Argentina de Automóviles Sport), que finaliza el sábado en Sierra de los Padres y deja libre el domingo y el lunes 20 (Día de la andera) para unos tiritos en el casino marplatense. La competencia se largará desde la sede de la AAAS El Salvador 5869, Capital, a las 3 (¡ué frío!). Se denomina Rally Doce Horas Sierra de los Padres, con recorrido entre Buenos Aires, Brandsen,

Chascomús, Rauch, Tandil y Sierra de los Padres para completar 700 km de recorrido. El arribo se producirá al mediodía. Durante el trayecto habrá tramos de velocidad impuesta, de velocidad libre bonificada, tramos "Sprint" (no se efectuarán en horas de la noche), tramos de navegación. Luego se desarrollará una prueba de velocidad en el circuito Sierra de los Padres con largada estilo Le Mans. Está abierto para automóviles de Turismo en tres categorías: A (hasta 800 cm³), B (801 a 1150 cm³) y C (más de 1150 cm³). El circuito de Sierra de los Padres consta de 2700 m y deberá recorrerse en cuatro oportunidades. Esperamos que se repita el brillo alcanzado en la competencia del 1º de mayo (foto).

TURISMO en CLODOMIRA (19 de junio): Continuará el campeonato santiagueño de Turismo con la disputa del ran Premio Ciudad de Clodomira sobre el circuito de dicha ciudad de 2000 m para volantes no licenciados. Se dividirá en 4 categorías: hasta 700 cm³ de 701 a 1150 cm³, de 1151 a 1600 cm³ y más de 1600 cm³.

FORD FALCON en ALBERTI (19 de junio): Una competencia para automóviles Ford Falcon de 101 CV de industria nacional en los modelos Standard y De Luxe a partir de las 13.30 sobre un circuito de 23,4 km que deberá ser cubierto diez veces. El día anterior se realizarán las pruebas de clasificación a las 13 en el campo del Sr. Eduardo Zanluigo. En la competencia podrán intervenir un máximo de 30 competidores. Habrá 300.000 pesos en premio.

REGULARIDAD en SAN JUSTO (19 de junio): El Club Argentino de Regularidad fiscaliza una competencia organizada por la Asociación Cooperadora Policial Sección 1ª de Matanza para tercera categoría con recorrido entre San Justo, Lobos y regreso al punto de partida, sito en Villegas 2459 de San Justo, desde donde se largará a las 8.

En CHIVILCOY (19 de junio): El Club Regularista de Chivilcoy organiza la tercera competencia por el Campeonato del Norte de la Provincia de Buenos Aires con recorrido entre Chivilcoy, Chacabuco, Carmen de Areco y regreso al punto de partida, sito en Avda. Suárez 340 de Chivilcoy, donde se largará a partir de las 8.30.

MOTOCICLISMO en el AUTODROMO DE BUENOS AIRES (19 de junio): El Moto Club Argentino organiza una nueva edición del Premio Antonio Blanco en el Autódromo para las clases 50 cm³, 100 cm³ 125 cm³ y 175 cm³ Fórmula Internacional y las clases 125 cm³ y 175 cm³ Standard. La reunión comenzará a las 14. Los cinco primeros en cada categoría obtendrán 8, 5, 3, 2 y 1 punto respectivamente, para el Campeonato Argentino de cada una de las categorías.

KARTING en GRAL. PACHECO (19 de junio): A las 14 comenzará otra interesante reunión de karting en Gral. Pacheco. Se realizarán tres series de 20 vueltas, un repechaje a 10 y una final a 35 vueltas. Estará abierta para la Fórmula B.

En MONTE GRADE (20 de junio): Competencias reservadas para las clases Stock (motores homologados sin preparación que no pasan los 100 cm³ y sean de fabricación nacional) y para no ganadores de la órmula B. En ambos casos, se disputarán series a 15 vueltas y una final a 25 vueltas. La reunión comenzará a las 14 en el Kartodromo de Monte Grande, sito en Avda. Antártida y Austria de Monte Grande.

COMPETENCIAS INTERNACIONALES

SPORT Y SPORT PROTOTIPOS en FRANCIA (18 y 19 de junio): A las 16 se largarán las Veinticuatro Horas de Le Mans para tuomóviles Sport y Sport Prototipos con puntaje para el Trofeo "Vitesse et Endurance" en el que los ocho mejores clasificados obtendrán 10, 8, 6, 5, 4, 3, 2 y 1 punto. Con esta prueba finalizará la disputa del Trofeo. Por él pelearán uña a uña los Ford, Porsche y Dino. Continuará el Trofeo Internacional de automóviles Sport Prototipo en las clases I (hasta 200 cm³) y II (más de 2000 cm³). También se disputará el Campeonato Internacional de Marcas para automóviles Sport en las clases II (1301 a 200 cm³) y III (más de 2000 cm³. En ambos casos se otorgará 12, 9, 7, 5, 4 y 3 puntos para los seis mejores clasificados de las cuatro clases. Dino y Ferrari (ambos en la foto con el número 35 y 14 respectivamente) tratarán de acentuar su ventaja en el Trofeo de Prototipos. Se estima que los conductores correrán alrededor de 360 veces el circuito de 13,492 km de longitud.

LA VUELTA DE CUPEIRO

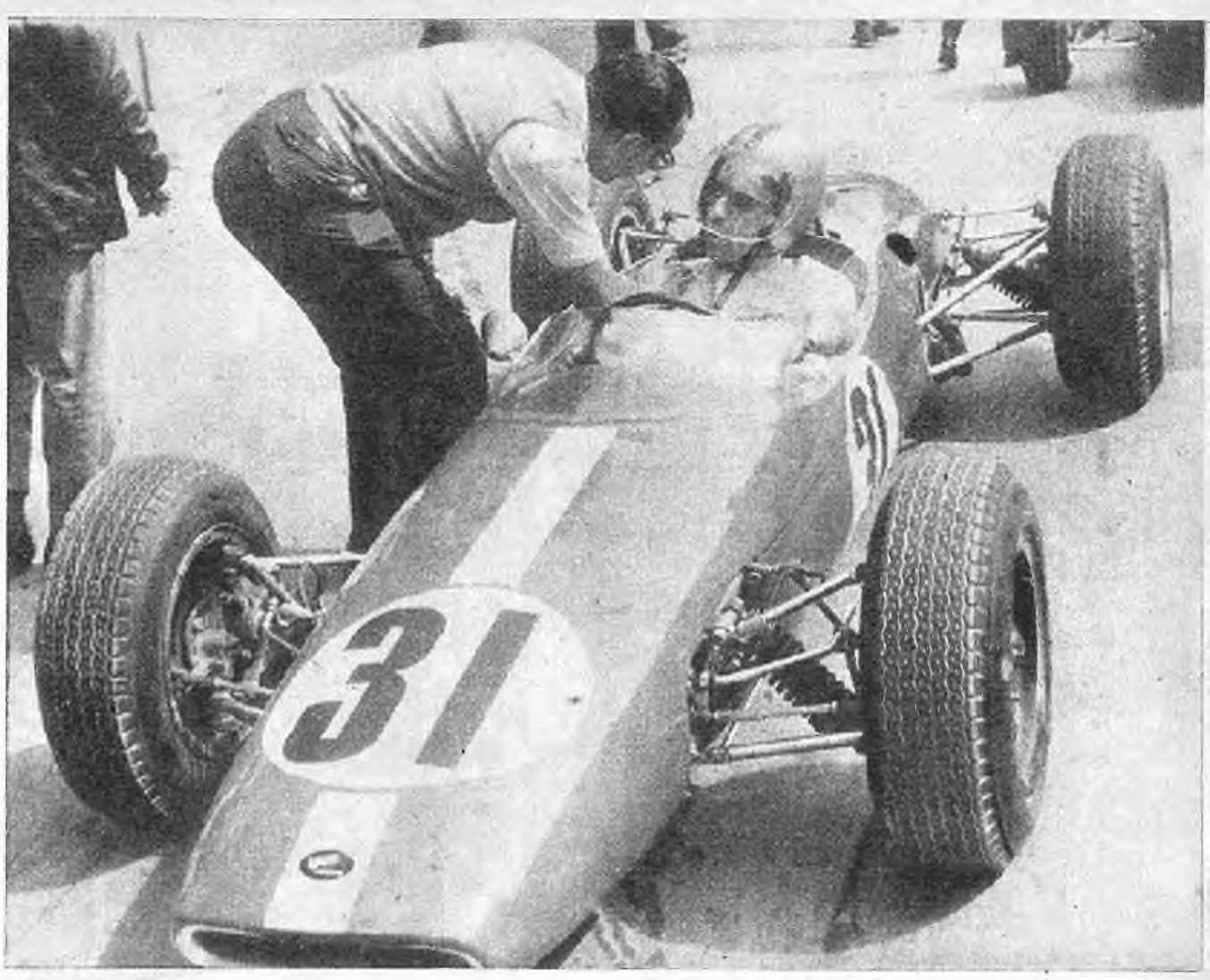
Reorganización en el equipo
La aventura de un argentino.
El ambiente europeo.
Algo de Ford GT, de Brabham, de Matra y de De Tomaso.
El retorno al Chevy II

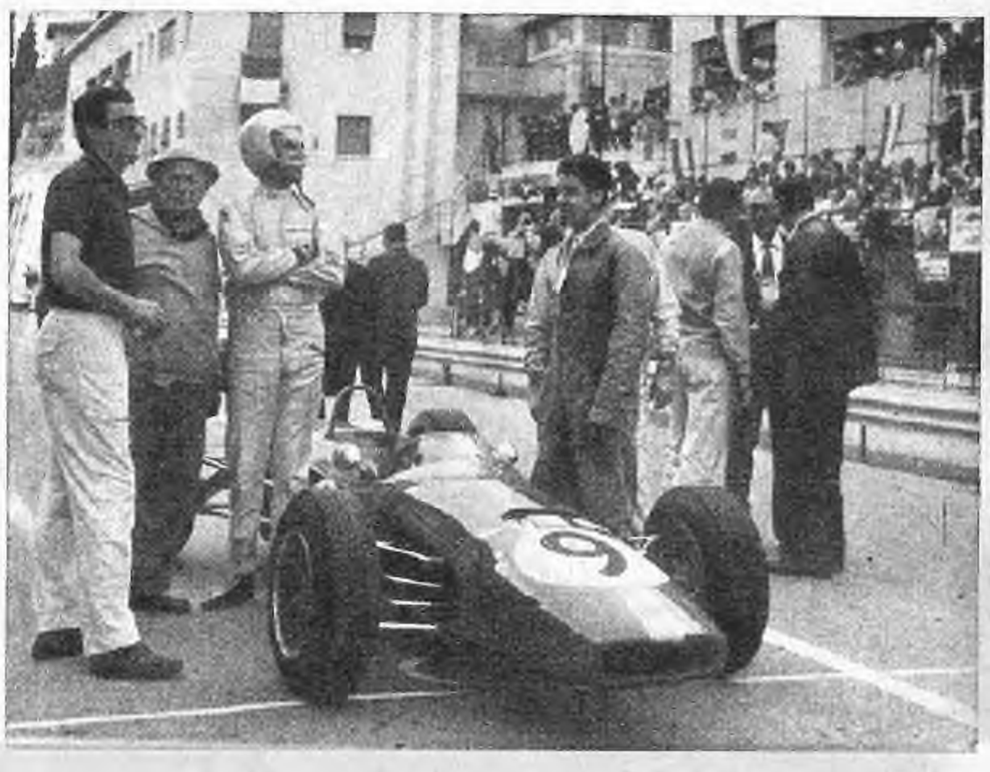
Jorge Cupeiro volvió de su fugaz experiencia europea con una bien ganada confianza en sí mismo, notable en la comparación con su propia discoformidad por sus actuaciones durante la tempora argentina. Cupeiro habla de su viaje, de los hechos y cosas que llamaron su atención, construyendo con facilidad sus frases pero con defensiva dificultad sus conceptos. No se queja de nada ni de nadie; está realmente contento de haber penetrado ese sector del automovilismo internacional pero lamenta lo que pudo hacer y no hizo por fallas en la organización, por desconocimiento, por falta de oportunidades o por su propia inercia. Cuatro horas después de haber pisado tierra argenina aún no hizo un análisis retrospectivo y por ello, al contestar que sí, que le gustaría volver a Europa, la calidad afirmativa de su respuesta se desdibuja entre la preocupación por ponerse al día con sus negocios, sus obligaciones.

Lanzamos ante todo la inquietud acerca de lo que está ocurriendo en el equipo argentino. Se ha establecido un período de reorganización. Se está realizando la mundanza de la "base" desde Chiasso hasta Modena, al taller de los mecánicos-constructores Neri y Benacini; allí hay muchas facilidades: banco de pruebas —"ninguno de nuestros motores pasó por un banco de pruebas"— y un autódromo en la vecindad para probar y entrenarse. El período de inactividad durará hasta la carrera del Gran Premio de la lotería en Monza, el 26 de junio; allí correrán Pairetti y Baghetti y dispondrán de motores en buen estado, de todos los respuestos necesarios y de los neumáticos Firestone Indy que fueran encargados hace ya un par de meses. Luego Pairetti volverá y será reemplazado por Salermo y Bordeu. Cupeiro no podía esperar hasta entonces y por eso volvió; por otra parte ignora las razones reales que motivaron la inclusión del italiano Baghetti en el equipo. Cree que a los que vengan después de él les irá mejor porque ya se habrán solucionado muchos de los problemas que ellos debieron enfrentar por primera vez: "los mecánicos y directivos tendrían que haber ido tres meses antes de que fueran los corredores".

Inquirimos ahora acerca de la actividad desarrollada en Europa: "Llegamos el viernes por la tarde a Monza; los demás hacía 20 días que estaban allí entrenándose. Mi automóvil tenía el famoso motor que había usado Nasif en Mar del Plata y que decididamente no andaba. Por eso no corrí. El otro motor estaba en Chiasso, a poca distancia pero del otro lado de la frontera. Monza es fácil para los Fórmula Tres: se trata de andar siempre a fondo y gana el que tiene mayor potencia. Allí

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com





Froilán González, Jorge Cupeiro y Aldo Bellavigna: entusiasmo, conducción y técnica para el Chevy II, se volverán a encontrar el próximo domingo en Bahía Blanca.

es muy importante andar trenzado; Pairetti andaba a 9.200 vueltas como máximo pero prendido con el lote de corredores llegaba a 10.000 vueltas, ¡fijate qué diferencia!".

"En Lago de Garda enfrentamos por primera vez serios problemas aduaneros y por ello los automóviles fueron totalmente desprovistos de repuestos. Lo que más nos afectó fue la falta de multiplicación adecuada.

A pesar de todo yo anduve y terminé sexto en la serie; en la final se me endureció la dirección y paré. Pairetti llegó a estar segundo pero comenzó a recalentar el motor y paró. Tuvimos aquí el problema de las baterías; después de tres meses de estar paradas se dañaron; tomaban carga pero se descargaban rápido. Después de eso compraron baterías nuevas. El circuito de Lago de Garda es difícil, con subidas y bajadas, un largo recorrido sinuoso que va pasando entre pueblitos. Y a pesar de los problemas mirá qué bien andaba yo: cuando se me endureció la dirección estaba haciendo 7m 12s contra los 7m 10s que hacía Jonnathan Williams, el ganador de la carrera".

"Te podés dar cuenta de cómo se está corriendo allá en Europa porque en Montecarlo yo podía mejorar en un segundo el record de la pista establecido el año pasado y con ese tiempo me clasifiqué vigésimo tercero! Yo no tenía tampoco allí la multiplicación adecuada como para andar mejor. El automóvil de Pairetti recalentaba y para que pudiera clasificarse pusieron la carrocería de Pairetti sobre mi chasis, pero el auto volvió a recalentar porque precisamente la causa estaba en la carrocería. Cuando largué el día de la carrera el motor había quedado resentido de esta experiencia y quemó la junta de tapa a las tres vueltas. Creo que el de Montecarlo es el circuito más difícil y el más lindo, ¡se dan unas piñas de novela! Esos tipos deshacen dos autos por mes."

"En Roma-Vallelunga ya se había incorporado Baghetti al equipo y los tres corríamos en la misma serie. Yo salí ganando, Baghetti cuarto y Pairetti octavo. En la final yo salí tercero, Baghetti octavo y Carlos abandonó, nuevamente con problemas de temperatura".

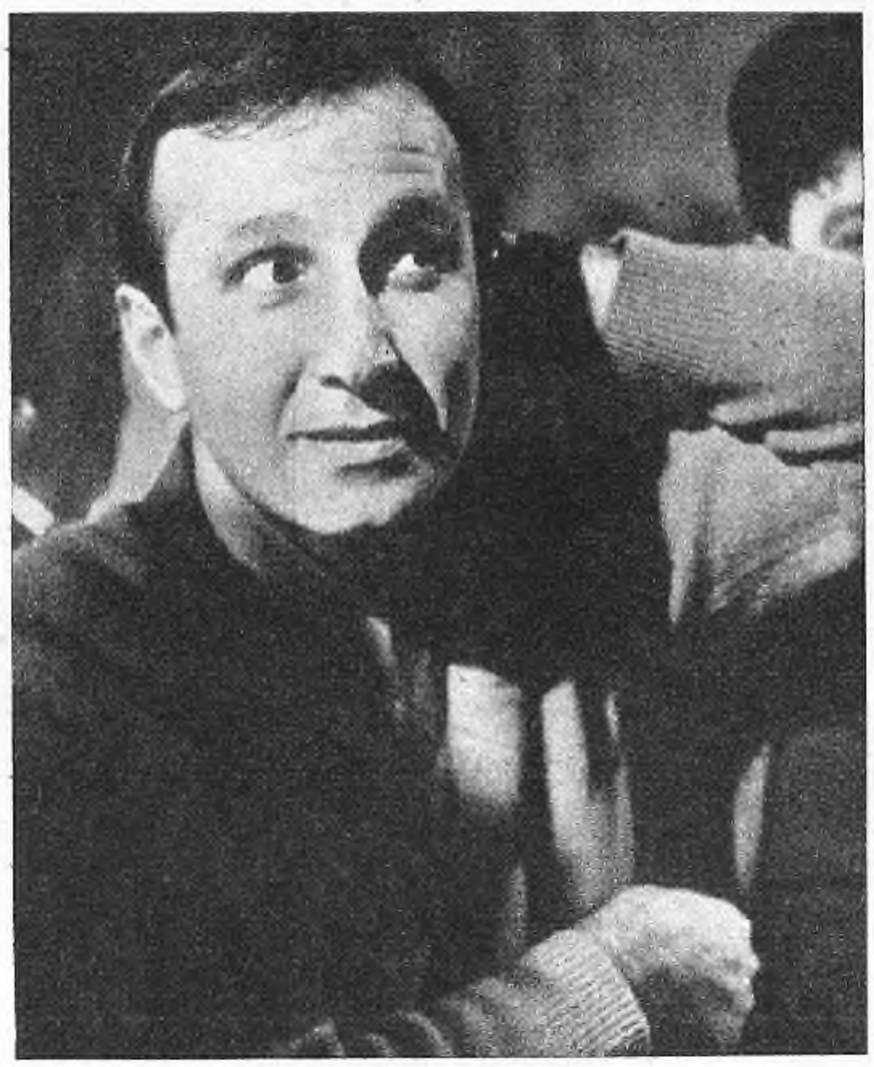
Jorge Cupeiro explica luego con énfasis que lo que aprendió no le sirve para aplicarlo a la actividad local y que por ello le hubiera gustado más prenderse en un par de carreras de GT y SP. En Montecarlo vio un Ford GT-40 que lo fascinó en la comparación con sus habituales TC: "Vos sabés, un auto bajito, con suspensión independiente atrás y con ua terminación de locura; es como si fuera u Grand Prix con carrocería y un motor de cuatro litros". Hablar de fierros parece ser la clave, porque Cupeiro se empieza a entusiasmar y nos cuenta acerca de los Brabham-Daf. Después de haberlos visto cree que el futuro es de la transmisiones automáticas. En Mónaco Bondurant e Irwin probaron los Brabham-Daf, aunque este último corrió la carrera con una caja convencional. El pique que otorga la caja automática Daf es impresionante —"¡salen como los de Fórmula Uno!"—, pero tienen problemas en el frenado ya que a veces cambian demasiado largo y a veces demásiado corto. También admiró al Matra y cree que es difícil ganarle en un circuito trabado. Habla luego de De Tomaso: "El loco De Tomaso apareció en un autito en Vallelunga. Es un autito finito fundido en aluminio y al piloto lo deben encajar a presión. Pero por eso y porque ahora usa motor Cosworth anda muy fuerte. Siempre contrata a pilotos locales porque conocen bien la pista. En Vallelunga fue muy divertido. Su piloto era Franco Bernabei y andaba segundo, delante mío; había un curvón allí donde yo habaí descubierto que los podía pasar a todos. Tres vueltas antes de terminar me puse atrás para pasarlo en ese curvón, pero como vi que lo tena, decidó esperar otra vuelta y me quedé atrás, ¡menos mal! Apenas Bernabei tocó el freno el auto se deshizo, volaron ruedas y tensores por todas partes y el resto se desarmó haciendo trompos sobre la panza. ¡Y después De Tomaso le quería cobrar el auto porque decía que la culpa era del piloto!"

Nos sigue hablando del ambiente europeo. Los equipos de allá tienen un camión para transportar los autos, repuestos y herramientas y una casa rodante donde viven pilotos y mecánicos, de modo que prácticamente viven en los circuitos. Pero el ambiente es profesional: la gente aquí se pelea por prestar su taller a los corredores; allá son muy amables pero cobran 200 a 300 dólares diarios por uso de un taller. Además no hay ni la décima parte del entusiasmo que hay aquí por el automovilismo. Como afirmara a CORSA antes de partir hacia Europa, cree que el mejor piloto es Jonnathan Williams: "Es fuerte y pulido, ¡es un fenómeno!" En Fórmula Uno lo asombró Stewart y, por supuesto, Clark; cree que entre ellos dos y todos los demás hay una notable diferencia y no encuentra suficientes palabras para trasmitir el atractivo de la carrera de Fórmula Uno en Mónaco.

La conversación se prolonga con entusiasmo entre periodista y corredor acerca de temas que ambos sienten profundamente y que viven de manera distinta. Y por allí se acerca Froilán González para confirmar, por encima de rumores y noticias, que Jorge Cupeiro y el Chevy II se reencontrarán en Bahía Blanca, el próximo domingo 19.

QUE OPINA EL TC

(5ta. NOTA)



Nasif Estéfano

Remo Gamalero

Vicente Conejero.

Domingo Sampaglione (derecha) junto a su recordado acompañante, José González

Nello Marsilli

Nobel Biglieri

Llegó el turno para nuestro reconciliado amigo Nasif Estéfano y también para Sampaglione, Marsilli, Biglieri, Gamalero y Conejero. Que la Deportiva vaya tomando nota, pues la encuesta empieza a tener bastante peso.

CLAVE DE PREGUNTAS

1 ¿Es partidario de dejar libertad en el diseño de carrocería, chasis y suspensión?
2 ¿Es partidario de llevar el máximo de cilindrada permitido en TC a 3000 centímetros cúbicos?
3 Dentro de la categoría TC ¿prefiere la ruta o la pista? W
4 ¿Cuál es su marca preferida?
5 Si fuera necesario ¿cambiaría de marca?
6 ¿Le gustaría correr en otras categorías?

Hoy nos encontramos con seis figuras de nuestra categoría Turismo de Carretera. Como podrán apreciar, solo el reconciliado Estéfano es de primera línea. Los demás configuran un elenco de volantes que habitualmente logran buenas posiciones y que están en continua actividad, generalmente más intensa que la del mismo Estéfano. Hemos encontrado algunos detalles atractivos que destacan personalidades. Por ejemplo, el popular Nogel Biglieri llegó a jugar en la primera de Boca, en el año 1946; luego pasó a Lanús, donde jugó siete años vistiendo la blusa granate. Cuando abandonó el fútbol, en 1954, adquirió un TC y con él le tocó ganarse la vida haciendo Servicio Expreso de fotografías para el diario "El Pueblo". Todos los días el viejo y veloz Chevrolet recorría los cuatrocientos kilómetros que distan de Mar del Plata a Buenos Aires. Luego se dedicó al dibujo publicitario. El mismo se considera el dibujante más rápido del mundo y se encargó de demostrarlo haciendo unos rápidos dibujos basándose en números y sugerencias que pide a su ocasional público. En función de ésta una de sus especialidades elogió la diagramación de la revista. Ahora tiene dos automóviles de TC: el Studebaker objeteado por la deportiva y el Chevrolet. Considera que el Studebaker puede alcanzar los 230 km/h y aún más.

También las respuestas son muy variadas en este grupo. Como el dinero es escaso y la preparación limitada, el principal gasto de la mayoría son los neumáticos. Vicente Conejero es el más veterano y el más novel al mismo tiempo. Hasta hoy es el mayor de todos los encuestados. En febrero de este año inició su actividad automovilística, en la competencia de Lobos, con el automóvil que fuera de Ricardo Bonanno. Es bicicletero y a su taller acuden muchos futuros corsas y también han ido corsas actuales, llevando sus bicicletas que representaban sus primeros contactos con los fierros. Esto no es una especulación imaginativa; tanto nuestro secretario técnico como e lautor de esta nota fueron niños-clientes de la bicicletería de Conejero en Adrogué.

P. A. R.

ESTEFANO (33 años):

1) Que sea todo libre, para lograr el perfeccionamiento técnico del TC.
2) Prefiero que sea de tres litros.
3) La pista. También me agrada la ruta.
4) Ford.
5) Sí. No tengo inconvenientes.
6) Sí. ¡Qué pregunta!

DOMINGO SAMPAGLIONE (47 años):

1) No, prefiero como está ahora. En cuanto al chasis y la suspensión sí, pero sin eje De Dion.
2) No, porque siempre se busca más velocidad.
3 La ruta.
4) Ford.
5) No. Corro en TC porque soy fondista.
6) No, el TC es como el cagallo criollo..

MARSILLI (46 años):

1) Sí, armaríamos muchos autos muy lindos.
2) No, se encuentra cómodo con cuatro litros. Existen muchos peros.
3) La ruta.
4) Ford.
5) No creo.
6) No. En TC correría todos los días; es como mi propia vida. Lo prefiero porque es algo muy nuestro.

BIGLIERI (41 años):

1) Sí, habría más creación nacional y más seguridad al diseñarse mejores suspensiones.
2) No, porque tendríamos que empezar de vuelta.
3) La pista es mi especialidad.
4) Chevrolet; lástima que la fábrica no ayuda.
5) Sí.
6) Sí, especialmente en Mecánica Nacional y en Fórmula Tres. Cuando tenga que dejar el automovilismo me dedicaré a la motonáutica.

GAMALERO (47 años):

1) Sí, que sea libre.
2) No, prefiero 3.500; el F-100 iría igual.
3) Las dos cosas.
4) Ford.
5) No.
6) Sí.

CONEJERO (55 años):

1) Sí, estoy de acuerdo.
2) Prefiero que se mantenga en cuatro litros.
3) Ambas.
4) Chevrolet.
5) No.
6) No. Prefiero el TC; es lo más grande que hay.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

RESUMEN AL DIA

LOS CORREDORES

Total de encuestados hasta el momento: 32.

Encuestados: Emiliozzi, Loeffel, Marincovich, "Bamse", Serra Lima, Di Palma, Tirabasso, Galbato, Ricardo Peduzzi, Gimeno, Pascuali, Villegas, Mario Tarducci, Angel T. Rienzi, de Alzaga, Juan Manuel y Teófilo Bordeu, Casá, Juan Carlos Perkins, Sauze, Roux, Favuto, Nomdedeu, Schenone, Enrique Pourciel, Estéfano, Domingo Sampaglione, Marsilli, Biglieri, Gamalero y Conejero.

Promedio de edad: 38.

Promedio de años de actividad automovilística: 9.

Solteros: 0; casados con cinco hijos: 1; con cuatro: 2; con tres: 2; con dos: 7; con uno: 9; casados sin hijos: 2.

Opiniones de la familia con respecto a sus actividades automovilísticas: 23 están conformes, en siete las opiniones están divididas y a dos no les agrada.

Actividad remunerativa de los corredores: Taller mecánico 8, Hacienda 7, Empresa de Transportes 3, Concesionario 3, Compra-venta de automóviles 4, Accesorios 1, omería 1, Fábrica de balanceadoras electrónicas 1, Comercial 1, Industrial 1, Dibujantes Publicitarios 1, Bicicletería 1.

Deportes que practican: Natación 7, Fútbol 6, Aviación 5, Pelota a paleta 5, Ciclismo 5, Caza 4, Polo 3, Hipismo 3, Motonáutica 2, Esquí acuático 2, Atletismo 2, Remo 1, Rugby 1, Tiro 1, Pato 1, Tenis 1, Boxeo 1, Básquet , Ajedrez 1.

Deportes a los cuales son aficionados: Fútbol 15, Boxeo 6, Polo 4, Ciclismo 4, Rugby 1, Turf 1, Pato 1, Atletismo 1, Tenis 1.

Diarios más leídos: La Razón 14, La Nación 9, Clarín 8, La Prensa 3, Crónica 3.

Revistas más leídas: Panorama 8, Primera Plana 4, Goles 3, Life 2, Visión 1, Extra 1, Atlántida 1, Mundo Argentino 1, Leoplán 1, Así es Boca 1.

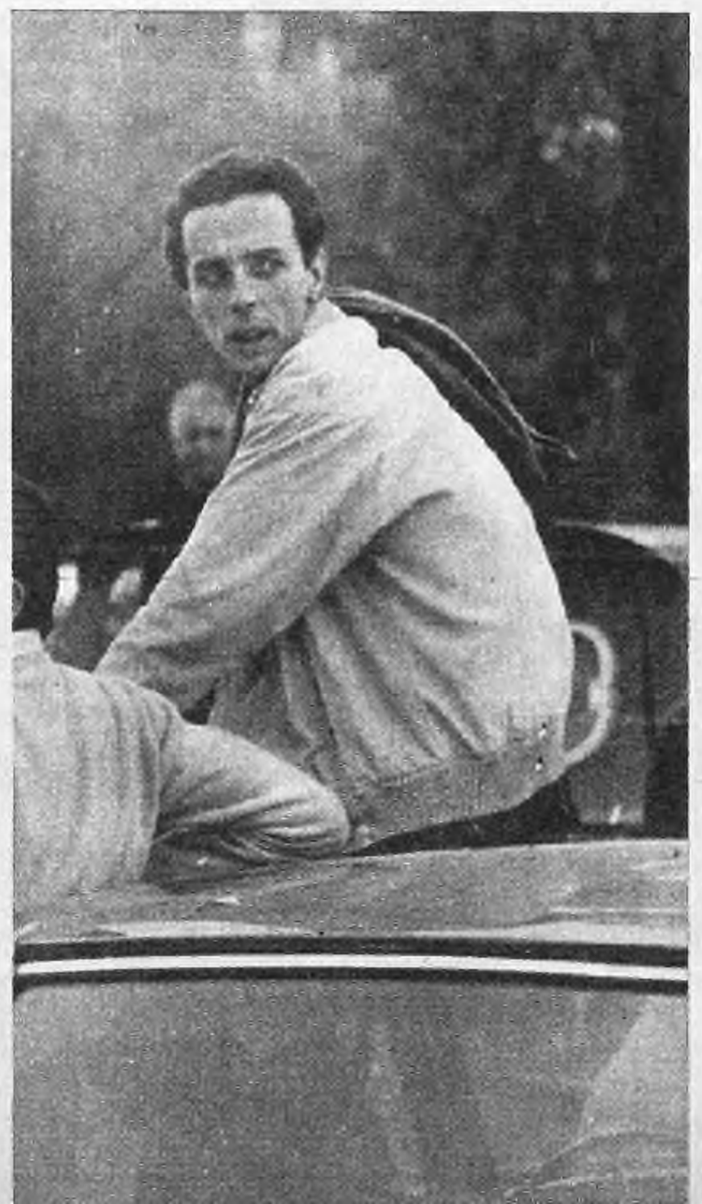
Leen libros: Juan Manuel Bordeu, Juan Carlos Perkins y Carlos Marincovich.

TC

1) Están por dejar libertad de diseño en las carrocerías: 14. Están por dejar libertad de diseño en las carrocerías, pero con algunas limitaciones: 14. Prefieren no innovar el reglamento: 4.
2) Desean libertad en el diseño de chasis y suspensiones: 20. Desean libertad en el diseño de chasis y suspensiones, pero con alguna limitación: 12.
3) Prefieren mantener la cilindrada tope en cuatro litros: 20. Prefieren llevarla a 3.500 cc: 2. Prefieren llevarla a 3.000 cc: 8. Les es indiferente: 2.
4) Prefieren la ruta: 10 Prefieren la pista: 7. Les agrada ambas: 15.
5) Les gustaría correr en otras categorías: 26. Solamente quieren correr en TC: 6.
6) Son hinchas de Ford: 19. Son hinchas de Chevrolet: 9. Hinchas de otras marcas: Mercedes enz 1, Alfa Romeo 1, les es indiferente: 2.
7) Cambiarían de marca si fuese necesario: 19. Cambiarían de marca, pero no en TC: 2. No cambiarían de marca: 1.
8) El mayor costo que les ocasiona la actividad automovilística: el automóvil 9, repuestos 8, gomas 8, hoteles y estadía 3, motor 1, freno 1 y 2 aseguran ganar plata con el automovilismo (Alzaga y Loeffel).
9) Opinan que la propaganda ayuda a solventar gran parte de los gastos: 18. Opinan que la propaganda solo ayuda en parte: 12. Opinan que la propaganda no ayuda: 2.
10) Opinan que los premios distribuidos en la generalidad de las competencias de TC son muy escasos: 18. Solamente algunas carreras otorgan buenos premios: 9. Están conformes: 5.

QUINTA VUELTA DE SALTO

UN CARRERÓN DE VIALE



Se detiene Viale del Carril: Bidones, información, limpiar parabrisas... Poca cosa. El Falcon sigue ganando sin romperse. Ya van tres triunfos...

Atilio Viale del Carril penetró en la cofradía de los ganadores. No es frío. Es un ajedrecista. Lamentablemente, el accidente empañó su primer triunfo en TC.

Ganó un ajedrecista, algo así como la antítesis del corredor de TC. Tampoco el coche podía despertar sospechas en una carrera tan veloz, sin embargo demostró andar rápido y aguantar como el más duro. Hubo un accidente muy grave: se mató el debutante Roberto Valés al atropellar al público, entre quienes estaba Julio Guimarey, quien también falleció.

Quinta Vuelta de Salto: Atilio Viale del Carril ganó su primer carrera de TC. Al mismo tiempo, los Ford Falcon del equipo oficial vencen por segunda vez consecutiva y con el triunfo en ruta veloz complementan la →

Norberto Polinori siempre arriba. Esta vez le tocó el quinto puesto, a pesar de no frenar su rueda delantera derecha. Un aplauso.

¿Y esto, Don Pancho? Emiliozzi no puede terminar una carrera. Aún así continúa punteando el Campeonato. (Es el único que ganó dos carreras.)

Juan Luluaga en la mejor actuación de su carrera: segundo. El F-100 montado sobre carrocería Chevrolet pagó buenos dividendos al joven volante.

Asoma la trompa el gran Califa Nasif Estéfano. Con su cuarto puesto sigue sumando puntitos para el Campeonato de Turismo Carretera. El Falcon camina fuerte.

victoria de Alzaga en la montaña cordobesa y de Estéfano en el circuito mendocino.

En cierto modo la inscripción de los Falcon oficiales fue una sorpresa. Sorpresa porque el veloz triángulo del norte bonaerense estaba bien para marcar promedios cercanos a los 190 km/h y en apariencia no era tierra fértil para un automóvil que da como ventaja el 25 % de cilindrada al oponer sus 3.000 cm³ a los cuatro litros de sus rivales. Sin embargo la idea no fue tan descabellada, y no lo fue por varias razones: en primer término, para ganar ya no basta tener el auto más veloz sino el que sea capaz de resistir toda la carrera a la mayor velocidad posible. Luego, en todas estas competencias, inundadas de abandonos, características porque arrecian las roturas y cambian las posiciones a cada momento, es casi imprescindible sentar en el automóvil a un piloto que sea capaz de conservar la cabeza fría y elaborar su plan con mucha claridad. Por fin, no hay que tenerle miedo al promedio que se pronostica durante la semana ni al record de vuelta del año pasado, ni a la lluvia que está por caer.

CORSA ya había apuntado en Mendoza —22 de mayo— el gran impulso que recibió el equipo Falcon de sus nuevos directivos, quienes terminaron de demostrar en Salto que no hay fatalismo, ni suerte, ni bultos que se menean. Por de pronto, los FF ganan y no se rompen. Mientras tanto rompe Emiliozzi y rompe el Chevy por ejemplo, a quienes no les basta sólo la velocidad para vencer, y actualmente están pagando con costosos abandonos su búsqueda de resistencia. Después, tengamos en cuenta al factor fundamental de esta nueva victoria, que se llama precisamente Atilio Viale. Se lo discutió muchas veces por ser prolijo, regularista, exquisito y poco caliente para resolver, pero no se puede discutir a un hombre que empieza a ganar junto con el automóvil que maneja, y que consigue un trillante triunfo sin necesidad de vencer en ningún tramo parcial de los quince en que se dividió la carrera. (Estas 15 fracciones se componen del recorrido entre Salto-Arrecifes, Arrecifes-Carmen de Areco y Carmen de Areco-Salto, multiplicados por las cinco vueltas que duró la competencia). Es indudable que ganó un ajedrecista, y la aparición de los ajedrecistas también nos demuestra que la categoría evoluciona. Por otra parte, Ford Motor Argentina sabe muy bien a quién eligió para integrar su equipo, y por último está demasiado claro que se corrió para ganar (aparte de promedios viejos, pronósticos, menor cilindrada, etc.) puesto que desde la primer vuelta tanto el Ford de Viale como el de Estéfano jamás perdieron la rueda de los punteros.

MATAR O MORIR

Menditeguy, de acuerdo con su mejor y más vieja costumbre, salió a "matar o morir". En menos de 30 kilómetros descontó casi 10 segundos a Emiliozzi que viajaba segundo, seguido de cerca por Di Palma y Malnatti, que estrenó el Chevrolet de 7 bancadas preparado para Pairetti.

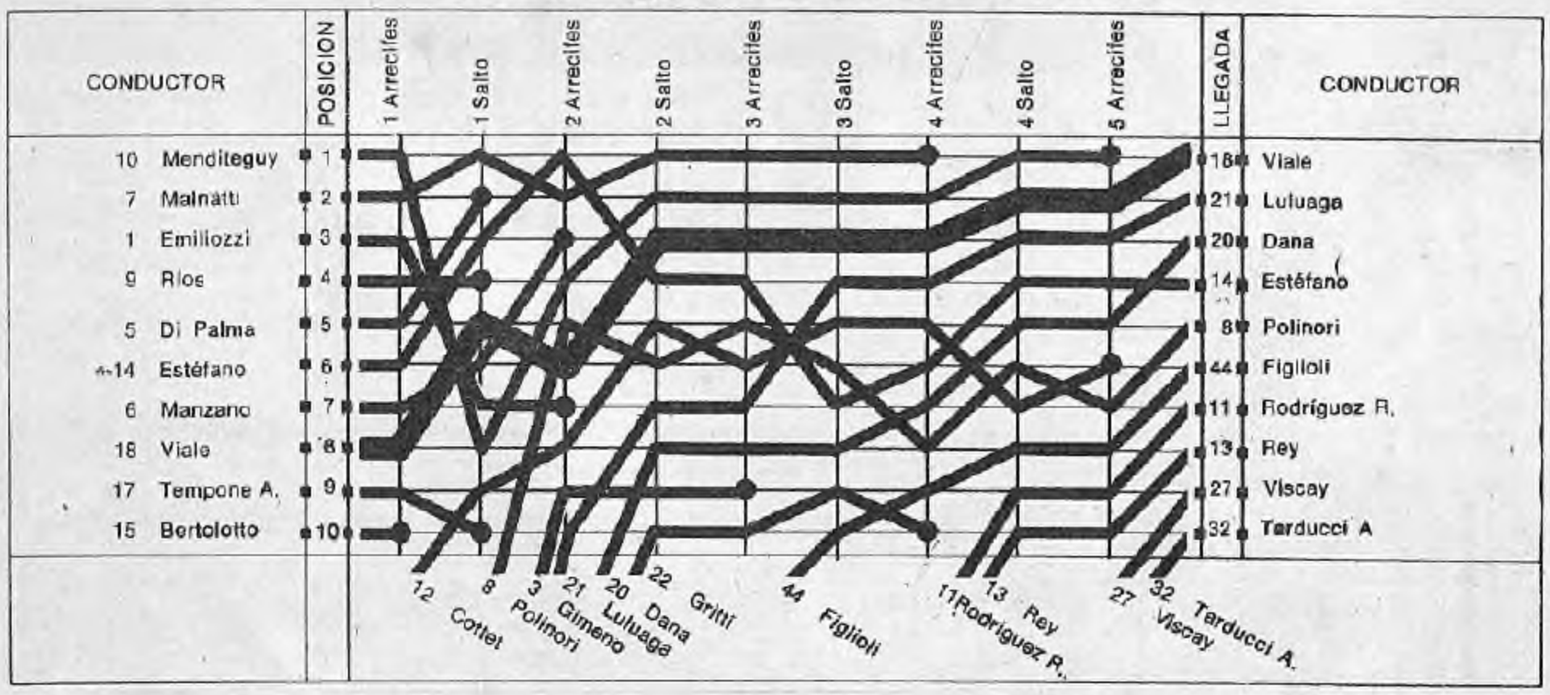
El amanecer había sido luminoso

Carlos Menditeguy tenía la carrera en el bolsillo, pero el motor le jugó una mala pasada cuando faltaban pocos kilómetros para llegar.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Domingo López Oribe embarró por primera vez al alcon F-100 que diseñara el ingeniero Alfredo Bascou. Fue bien manejado y muy veloz, pero no terminó.

Desarrollo gráfico de la carrera



CAMPEONATO ARGENTINO

TURISMO CARRETERA

1º	Emiliozzi, Dante	24
2º	Casá, Eduardo	21
3º	Malnatti, César H.	18
4º	Galbato, Carmelo	15
5º	Menditeguy, Carlos A.	13
6º	Di Palma, Luis R.	12,5
7º	de Alzaga, Rodolfo	12
8º	Tarducci, Mario	10
9º	Cupeiro, Jorge	9
9º	Viale del Carril, Atilio	9
11º	Polinari, Norberto	7
12º	Luluaga, Juan F.	6
12º	Peduzzi, Ricardo	6
12º	Rodríguez, Raúl O.	6
15º	Marincovich, Carlos	5
16º	Gimeno, Hugo A.	4,5
17º	Dana, Humberto	4
17º	Estéfano, Nasif M.	4
17º	Loeffel, Carlos W.	4
20º	Rodríguez, Erverto	3
21º	Jaras, Raúl	2
21º	Perrota, Joaquín	2
23º	Ciani, Marcos	1
23º	Cordonier, Oscar	1
23º	Galluzzo, Vicente	1
23º	Salto, Carlos L.	1
23º	Sanmartino, Héctor	1
23º	Urruti, Federico	1
29º	Gulle, Pablo	0,5

y llegó a asomar el sol, con lo que el camino de tierra entre Carmen de Areco y Salto quedó bien afirmado y con excelente consistencia, excepto en algunos tramos muy cortos. Sin embargo, a poco de largar bajó sobre la zona una neblina tan espesa y consistente que en parte de la ruta sólo podía verse 200 ó 300 metros sin dificultad, y esto bajó indudablemente el promedio, que en la primera pasada por Salto no alcanzó a los 190 km/h. Después volvió a salir el sol y se disolvió la bruma, pero los registros descendieron paulatinamente hasta la llegada, por los sucesivos abandonos de los punteros. Fue Malnatti el que atornilló 189,486 ganando la primer vuelta a escasos segundos de Di Palma que iba pegado a su cola haciendo malabarismos que divirtieron muchísimo al público. Tercero se clasificaba José Manzano, en su reencuentro con la ruta y cuarto Nasif Estéfano, que sin dudas era el que doblaba más fuerte de todos. Emiliozzi y Menditeguy se retrasaron en el camino de tierra, mientras Marincovich con el Chevy no había conseguido cubrir 25 kilómetros de carrera por defectos en la junta de tapa de cilindros.

Promediando la segunda vuelta, Malnatti seguía al frente, con 1 minuto de ventaja sobre Nasif, que aprovechó los abandonos de Di Palma y Manzano para colocarse segundo. Con la buena visibilidad, el promedio aumentó a casi 192 km/h en Carmen de Areco, mientras Viale, Emiliozzi y Menditeguy se sacaban chispas disputando el tercer puesto. Juan Luluaga, que a la postre se clasificaría segundo, marchaba octavo, y Humberto Dana —finalmente tercero— estaba colocado en el décimo lugar, separado de la vanguardia por más de 5 minutos.

Esta segunda vuelta fue fatal también para Emiliozzi que le dejó el camino libre a Menditeguy. Sobre la tierra, el veterano polista empezó a usar con energía sus drásticos derrapes controlados y al pasar por Salto arrancó entusiastas alaridos a los fordistas que bordeaban el camino: estaba segundo a 2 minutos 49 segundos de Malnatti. Viale y Estéfano quedaron tercero y cuarto respectivamente, aunque era visible el retraso de Nasif, quien lo confirmaría luego anunciando defectos de funcionamiento en la cañería de nafta. Ríos y López Oribe (con el Falcon F-100 GT) también abandonan, completando el diezmo del segundo giro.

EL PLATO FUERTE

Entonces comienza la despiadada persecución de Menditeguy a Malnatti. Esa tercera vuelta quedaría como plato fuerte de la mañana, ya que no sólo se trataba de un segundo alcanzando al primero, sino que por el contrario era un Ford queriendo atrapar un Chevrolet y todo el mundo vivía la caza según su preferencia. Los 169 segundos que llevaba Malnatti en Salto se convirtieron en 50 al llegar a Arrecifes, seguramente por el timpo que consumió al reabastecer el 7 bancadas. Los 50 se hacen 25 al pasar por Carmen de Areco, y los 25 se achican a 19 al cruzar nuevamente el control de Salto. Total: Menditeguy descontó exactamente un minuto y medio en 111 kilómetros de viaje. A todo esto Via-

→

QUINTA VUELTA DE SALTO

CLUB COMPAÑIA GENERAL DE SALTO - 12/VI/66

CLASIFICACION

Pos.	*Nº*	*Conductor*	*Marca*	*Tiempo*	*Vueltas*
1º	18	Viale del Carril Atilio	Ford Falcon	3h 05m 13s 4	5
2º	21	Luluaga Juan F.	Ford F-100	3h 06m 21s 6	5
3º	20	Dana, Humberto	Ford F-100	3h 10m 36s	5
4º	14	Estéfano, Nasif M.	Ford Falcon	3h 12m 11s 8	5
5º	8	Polinori, Norberto	Chevrolet Apache	3h 12m 28s 2	5
6º	44	Figlioli, Héctor	Chevrolet Apache	3h 15m 01s	5
7º	11	Rodríguez, Raúl O.	Chevrolet Apache	3h 16m 11s 8	5
8º	13	Rey, Héctor	Ford F-100	3h 19m 50s 8	5
9º	27	Biscay, Manuel	Chevrolet Apache	3h 21m 40s 4	5
10º	32	Tarducci, Angel	Chevrolet Apache	3h 24m 35s	5
11º	43	García, Roberto	Ford 59 AB	3h 29m 56s 8	5
12º	52	Jatip, Américo	Ford F-100	3h 31m 05s	5
13º	38	Zaremba, Dionisio	Chevrolet Apache	3h 33m 12s 6	5
14º	67	Pazzaglia, Oscar R.	Ford F-100	3h 5m 29s 4	5
15º	50	Pozuetta, Héctor	Ford 59 AB	3h 7m 55s 8	5
16º	12	Cottet, Raúl	Chevrolet F-100	3h 38m 56s 2	5
16º	45	Calzada, Joaquín	Ford 59 AB	3h 42m 29s 2	5
17º	10	Menditeguy, Carlos A.	Ford F-100	3h 25m 01s	4
18º	33	Musso, Daniel	Ford 59 AB	3h 03m	4
19º	42	Conejero, Vicente	Chevrolet Apache	3h 04m 43s	4
20º	15	Bertolotto, Antonio	Ford F-100	3h 06m 7s 4	4
21º	64	Ueno, Osvaldo	Ford 59 AB	3h 10m 56s	4
22º	59	Bahillo, Miguel	Chevrolet Apache	3h 15m 32s	4
23º	53	Gaitero, Rafael	Ford 59 AB	3h 20m 47s	4
24º	40	Santos Ilacqua, Héctor	Ford 59 AB	3h 32m 12s 2	4
25º	22	Gritti, Gerardo	Ford 59 AB	9h 37m	4

PROMEDIO DEL GANADOR: 181,321 km/h.

RECORD DE VUELTA: Carlos Menditeguy, en la cuarta, 35m 28s 8, a un promedio de 190,031 km/h.

NO LARGARON: 2, Oscar E. Cordonnier; 4, Carmelo Galbato; 24, Manuel Mantinián; 28, Plinio Abel Rossetto; 34, Mariano Calamante; 39, Eloy González; 41, Melquíades Bengoechea; 46, Carlos Castagnola; 47, Ramón Flores; 55, Vicente Formisano; 62, Roberto Garro; 63, Alfonso Mazza.

ABANDONARON: 1, Dante Emiliozzi; 3, Hugo Gimeno; 5, Luis Di Palma; 6, José Manzano; 7, César Horacio Malnatti; 9, Armando José Ríos; 16, "Sandokán"; 17, Antonio Tempone; 19, Julio Faustino; 23, Norberto Aloé; 25, Vicente Galluzzo; 26, Héctor Marcellino; 29, Carlos L. Salto; 30, Roque Laborito; 31, Nicolás Bonifacio; 35, Raúl Masera; 36, Ricardo Depaoli; 37, Juan R. Machado; 48, "Atalaya"; 49, Sergio Bocher; 51, Norberto Pauloni; 54, Vicente Spano; 56, Roberto Nardini; 57, Rodolfo Speranza; 58, Carlos Schenone; 60, Roberto Vales; 61, Carlos Auzmendi; 65, Hugo Luchessi; 66, Domingo López Oribe.

(*Nota:* Todo el planillaje fue realizado en colaboración con el equipo de "Emoción en las Rutas", en especial con el asesoramiento de los planilleros Luis García del Soto y Darío Rinaldi.)

Humberto Dana recibe información: le avisan que va tercero, puesto que conservaría hasta el final. La mancha blanca sobre el paragolpe trasero es el mensaje que arrojó el copiloto.

le del Carril conservaba cerebralmente su tercer lugar y Luluaga trepaba al cuarto puesto delante de Raúl Cottet y Norberto Polinori. Entre tanto Malnatti y Menditeguy se seguían dando sin parar. El puntero —avisado por sus auxilios de la peligrosa escolta— frena cada vez más cerca de las curvas, acelera a fondo, derrapa con vigor, levanta tierra con sus ruedas motrices y recupera 6 unidades al pasar por Carmen. Y a pesar de todo no va lejos: sobre la estación Gaham, a 20 kilómetros de Salto, abandona con el motor inútil. Los consuelos no sirven de mucho, pero Rubén Aeid, que quería un auto ganador para cuando Pairetti vuelva de Europa, sabe que ya lo tiene. Quizá le falte resistencia mecánica aunque esta es la primer carrera y la experimentación recién comienza. Lo cierto es que Menditeguy quedó en la punta con las espaldas bien cubiertas por un espacio extenso entre su F-100 y Atilio Viale, automáticamente dueño del segundo puesto...

Sólo le quedaba dar una vuelta y ganar. Los que llegaron al parque cerrado contaban que lo vieron parado sobre la banquina del camino de tierra, con el baúl abierto y las manos engrasadas.

Viale subió el escalón con toda naturalidad y llegó primero sin demostraciones **pour la galerie**. Juan Luluaga heredó el segundo puesto de la clasificación, produciendo lo mejor de sus 11 carreras corridas, con su juventud, que es muy importante, y un motor bien cuidado que no pasó jamás de las 5.500 rev/min. Llegando a Salto había una cuneta —embarrada y peligrosa— capaz de atraer al más hábil. Y el último cliente del día fue Raúl Cottet, que se deslizó sobre ella con un trompo furioso y volcó suavemente sin siquiera marcar el auto. Al rato lo dieron vuelta y llegó pero el tercer puesto que le estaba correspondiendo se transfirió a Humberto Dana, que al largar no podía pasar de las 5.200 rev/min porque el carburador se inundaba y cuando el desperfecto se solucionó fue el cuentavueltas quien dejó de funcionar. "Tengo un solo motor y hay que cuidarlo —dijo Dana en el Parque Cerrado— por eso preferí andar más despacio de lo que podía y así llegamos". Otra confirmación: Hoy en día es más importante durar que andar muy ligero.

Cuarto fue Nasif Estéfano, con las cañerías de alimentación tapadas. Intrigado por su posición frenó cerca del auxilio Ford poco antes de llegar y cuando le entregaron el aro, en lugar de un mensaje recibió dos patitas de pollo al horno. Se las comió el acompañante. Quinto llegó Norberto Polinori, sin frenos en la rueda delantera derecha, sexto Figlioli y séptimo Raúl Oscar Rodríguez.

El accidente le quitó calidad de fiesta a la quinta vuelta de Salto, pero el TC se pone de pie para saludar a su nuevo patrón: Atilio Viale ¡Salud!

Estado en que quedó el coche de Valés, luego del accidente que le costó la vida y dio muerte a cinco espectadores, entre ellos el conocido corredor de Turismo Mejorado, Julio Guimarey.

JULIO GUIMAREY Y EL ACCIDENTE DE VALES

El debutante Roberto Valés mordió perdió el control de su TC número 60, a poco de largar en la carrera la banquina en una curva veloz y de Salto. El automóvil volcó y voló, cayendo sobre un grupo de espectadores ubicado del lado interior de la curva y a unos 50 metros del camino. Allá fallecieron el propio Valés, Julio Guimarey y otras cuatro personas.

Todos los que están en una actividad en cuya práctica se arriesga la vida, están dispuestos a aceptar la muerte como un mal necesario. Quizá por aquella filosofía que alguna vez expresara Eduardo Mallea: "Vivir con peligro es glorificar la vida; vivir sin osar es matarla sin gloria".

Pero nada de esto sirve, de pronto, cuando un accidente imposible aleja de nosotros al espectador de una carrera y ese espectador se llama Julio Guimarey. Porque Guimarey participó intensamente y con amor en este deporte que nos une, porque empezó a correr con un automóvil robado a la familia y llegó a ser uno de los mejores pilotos argentinos o porque era nuestro amigo y por ello lo sentimos en una vibración profunda, pero nos resulta harto vano expresarlo.

Toda explicación sobre lo ocurrido es ociosa. Julio Guimarey ha muerto quizás debíamos hablar mucho de él, mas dejemos que la intensidad con que vivió su vida sea la única medida de la ausencia que deja.

Julio Guimarey durante una reciente visita a nuestra redacción.

GRATIS

NUMEROS 0 AL 5 ATRASADOS

Parabrisas CORSA

Ante la creciente correspondencia recibida, solicitando cómo y dónde conseguir los ejemplares atrasados de PARABRISAS CORSA, cumplimos en informar a nuestros lectores que los mismos pueden ser retirados, sin cargo alguno, en EDITORIAL ABRIL, Avda. Leandro N. Alem 884, subsuelo, Capital Federal.

Los interesados del interior del país pueden hacerlo por correo, remitiéndonos el cupón adjunto o los datos que se requieren en el mismo.

Nombre y apellido .....

Dirección .....

Edad ..... Estado civil .....

Profesión o estudios que cursa .....

.....

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

ARRECIFES FIERRO A FONDO

Tres generaciones de campeones salieron de Arrecifes. El secreto es muy simple: allí se nace con un volante en la mano y las vacas producen leche de 130 octanos

Buen día, cuna de campeones...

Colgada de las antenas de televisión, sin calles diagonales que alteren la severidad del ángulo recto, rodeada por la alfombra verde del campo fértil, Arrecifes desayuna, trabaja y reposa, oyendo y amando la música de los motores en marcha. Roncan los tractores. Suenan los camiones en la ruta 8. Piafan los automóviles a la vuelta de cada esquina y repica con entusiasmo cuanto caño de escape recorra la vecindad.

El olor a taller, desde luego, es frecuente y hasta elegante. Contagia. Se pega. Persiste. Se anuda al ruido y salle a recorrer las calles. De improviso, desfila por todos los oídos el estruendo de un motor para TC y hasta las señoras lo saludan con su silencio reverente. Es que Arrecifes es un caso colectivo de amor al automovilismo tan poco común, que no saber enganchar un rebaje u olvidarse del promedio del Gran Premio pasado, lo hace sentir a uno extranjero e incomunicado.

La excelente proporción de automóviles por habitante no alcanza para explicar este caso conmovedor. Apenas si basta la lista de ídolos locales, aplaudida por tres generaciones consecutivas. Cástulo Hortal, Francisco Maurino, Pedro Lanata, Julio Pérez y tantos otros le dieron a la ciudad sus primeros laurales en la década del 30. Luego, con Angel Lo Valvo, Froilán González, Edison Hortal, Domingo Vita y Néstor Marincovich aparece Bernardo Pérez uno de los preparadores más exitosos del país. Junto a ese grupo de campeones convive la admiración incondicional de la muchacha contemporáea, que domingo a domingo se mueve en multitud desde Arrecifes hasta cualquier punto del mapa para verlos correr. Carlos Pairetti, Luis Di Palma, Carlos Marincovich y J. C. Pozzi ("Atalaya") se reparten los afectos de la ciudad y cuando no hay TC, los acapara "Espartaco",

que corre en la división "A" de la categoría Turismo.

Algunos de ellos ya no están para recibir el cariño de Arrecifes, pero cuando se los menciona en cualquier taller, en los clubes o en la tertulia fierrera del Bar Plaza (que es el centro neurálgico de la rosca), se los nombra simplemente como si hubiesen salido a hacer una "tiradita" larga...

Todos manejan bien. Todos andan rápido. Prácticamente nadie ha jugado al fútbol en la calle, y cada cual ha llegado al automóvil a través del autito de plástico, el monopatín, la bicicleta y la moto. Hay sin embargo en Arrecifes quien comete el sacrilegio imperdonable de andar a pie, pero en ese caso hay una sola alternativa: O no sabe lo que es bueno, o vendió su auto particular para ayudar a comprar uno de carrera. Así, el problema general es estar de alguna manera, participar en las carreras de alguna forma, vivir en el ruido, usar guantes calados, saber de memoria los resultados y manejar rápido, cada vez más rápido...

Esa sola fiebre es la que le seguirá dando campeones a Arrecifes, cuna de ídolos, vivero de automovilistas, trampolín de figuras grandes.

MOTORES Y BIDONES

La estadía de Carlos Pairetti en Europa no detuvo el trabajo en su taller. Las manos hábiles de Rubén Aeid cambiaron el motor Chevrolet de 4 bancadas por el nuevo Súper de 7 apoyos. Bajo el mismo techo dormitan el TC del dueño de casa y el de César Malnatti, los dos azules, los dos esencialmente iguales, los dos listos para salir a la ruta.

Antes de viajar, Pairetti autorizó a Malnatti para que corra su auto con el nuevo motor, y Aeid, que lo encuentra diferente "como el día y la noche" con el veterano Apache, trabajó para alistarlo en la Vuelta de Salto. Las primeras pruebas le dejaron una sonrisa: después de tirar en las marchas bajas a más de 6.000 rev./min. sin lograr romperlo, anduvo a fondo durante algunas horas y sólo engranó un balancín. Piensa Aeid que la experiencia es alentadora y que cuando regrese Pairetti podrá sentarse en un auto ganador. Tanto es el entusiasmo del preparador que le envió a Europa una serie de fotografías de su nueva obra y por de pronto confía en rematarla con los fierros que Pairetti traiga de su excursión.

Ni hace falta decir que el taller es una especie de templo- santuario, lleno de ojos arrecifeños y curiosos, poblado de manos que quieren ayudar y de oídos implacables que no dejan escapar un solo rumor. Lustrando la carrocería con una encomiable humildad que disimula su condición de comerciante afortunado, José Antonio de Zavaleta, inmenso, rectangular, sonoro, lamentó que Pairetti se quede un mes más en Europa y yo vuelva pronto al Turismo de Carretera". Zavaleta se popularizó navegando en su fama de baskebolista preciso para embocar bidones en el auto de carrera aún a 60-70 km/h y relató a CORSA su técnica: "Fundamentalmente hay que tener confianza en el piloto, teiendo en cuenta que el auto pasa muy cerca del que espera abajo con el bidón y el más mínimo enganche puede ser fatal. Después, lo más de la curva, donde el automóvil ya importante es colocarse a la salida está derecho y comienza a acelerar. La zona de frenaje es peligrosa porque siempre se llega a la curva a los bandazos y aparte del lógico riesgo es muy difícil embocar. Entonces, lo único que falta es calcular bien y soltar el bidón rápido, sin dejar arrastrarse por el impulso. Lo demás lo hace el acompañante, que se desata y coloca su espalda contra el parabrisas, no sólo para evitarse golpes, sino para recibir el bidón y desviarlo hacia atrás de modo que no le pegue al que maneja".

avaleta cree firmemente que "todo el que tiene algo de inconsciente", pero en cambio acompañaría con mucho gusto a Pairetti en una carrera. Pasa horas en el taller de Aeid y no se ha perdido una sola carrera de TC desde hace cinco años. El próspero comerciante arrecifeño siguió lustrando la carrocería con algo de caricia cariñosa...

¿ES PAPA EL AMO?

"Cuando yo quise ser aviador la hora de aprendizaje costaba dos pesos y no los podía pagar. Porque no pude hacer eso, ni muchas otras cosas, permití con mucho gusto que mi hijo sea aviador, corredor de autos y todo lo que se le antojó. Las satisfacciones de él son mías". Rubén Di Palma, ex-patrullero de la Policía caminera, transfiere a su hijo Luis sus aspiraciones de muchacho, que a los 48 años aún no se le desvanecieron. Vivió su más grande satisfacción cuando Luis Di Palma ganó la Vuelta de Arrecifes, la ciudad natal, a los 19 años en 1964. Su apoyo al hijo-ídolo es absolutamente incondicional y por supuesto se autotituló "admirador Nº 1" del joven volante. Tío Héctor es el número 2, y Guadalupe Oviedo, amigo de toda la vida, el tres. La lista es larga...

SIEMPRE EN DOMINGO...

Domingo Vita tiene 37 años, un casco que le salvó la vida, varias cosas más y buen humor: "Si seremos tipos nafta aquí en Arrecifes que hasta en los sobrenombres nos acordamos de los fierros... Tenemos un rengo en la ciudad y le decimos "La Isaura" porque la diferencia está en el pie derecho". Vita era el dueño y el piloto del auto que actualmente corre Sotro en la categoría "Fomento". Escaló peldaños hasta llegar a primer plano en Mecánica Nacional y dejó de correr su Chevrolet 8 cilindros en diciembre de 1960 cuando se accidentó en Las Flores ("Requejo y Sanmartino habían picado delante mío. Cuando los pasé me di la torta"). La revancha la tomó en el Gran Premio Standard de 1961 cuando clasificó su Isard 5º en la general de la categoría "A" y tercero en la clase "nacional". Vita está actualmente retirado, ante el confeso beneplácito de su esposa, pero como buen arrecifeño proyecta retornar a la actividad en cualquier momento: "Me gustaría fabricar un monoposto moderno y, desde ya, correrlo. Además tengo ganas de antarme en el Gran Premio de Turismo".

Por otra parte, Domingo Vita es propietario de un auto para la categoría "Fomento", equipado con motor Jeep. La máquina tiene algunas raminiscencias de Maserati, y será piloteada por el joven Néstor García Veiga, quien dispondrá de un motor Falcon para correr en Fafaela si rinde satisfactoriamente los primeros exámenes.

VAMOS AL CLUB

El Club Social Argentino es como una especie de cocina gigantesca y

Doctor Miguel Angel Litardo. Newton Hortal le dice Anthony Quinn.

Domingo Vita le ganó a su feroz accidente: piensa volver a la pista.

Doctor Luis Alberto García: Vió crecer a dos generaciones de ídolos.

Héctor A. Petri, presidente del Social Argentino. Dos millones en premios...

Mario Litardo, "Espartaco". Corre, vende autos y remata hacienda...

Papá Di Palma: sus alegrías son las mías. (Las copas también...).

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

piramidal que trabaja a todo vapor preparando la octava Vuelta de Arrecifes para el 3 de julio. Más concretamente, es el atelier de la pasión automovilística llevada a la exquisitez. Sólo para dar una idea de cómo se trabaja, tengamos en cuenta que a cada participante de la Vuelta local se le entregará un sobre cerrado conteniendo vales para alojamiento, y combustible, permisos de tránsito, una tarjeta con casilleros a impresos para que el piloto la arroje indicando necesidades o desperfectos y las correspondientes credenciales. Hasta allí, todo es más o menos normal. ¡Pero meter también en el sobre una lapicera para escribir la tarjeta y alfileres para coolcarse las credenciales, ya es demasiado...!

Héctor Alberto Petri es el presidente del Club Social Argentino y afirmó a CORSA: "Las rifas y los sacrificios no financian una carrera en ruta abierta. Por eso elegimos un circuito cerrado para nuestra vuelta. Previamente habíamos sugerido uno de 36 kilómetros, vecino a la ciudad, pero la C. D. A. no lo aprobó. Entonces pasamos a otro de 61 km entre Arrecifes y San Pedro. Los 40 corredores que admitimos pasará 10 veces y así, con ese espectáculo casi continuo, justificaremos la entrada que pagará el público. Después de todo son dos millones de pesos que tenemos que pagar en premios aparte de otros gasts..."

El arrollador entusiasmo de Petri es el mismo de sus compañeros de comisión y está reflejado en el circuito, donde casi un mes antes de la carrera apenas falta terminar la reparación de un puente angosto y cuatro kilómetros del camino de tierra. La ruta ya está perfectamente marcada y de los contactos con Vialidad Nacional, gran parte de los caminos de tierra quedaron lisos, con buena banquina y sin tierra floja. Por otra parte, el Club Social Argentino encargó la construcción de casi trescientos carteles indicadores para señalar las dieciocho curvas del circuito, y en suma, los jóvenes organizadores han montado el dispositivo de su carrera con una precisión notable, aunque no es extraña tratándose de Arrecifes.

DON CASTULO Y SU ALBUM

Es casi imposible visitar la "Cuna de Campeones" sin detenerse aunque sea unos minutos para escuchar al primer Campeón que se meció en ella. Don Cástulo Hortal llegó de España en 1909 y en 1927 se radicó definitivamente en Arrecifes, luego de ser concesionario Studebaker en Salto durante 10 años. (En todo ese tiempo vendió 300 unidades, "cuando el Ford T costaba 1.350 pesos y el Studebaker 2.995). Al recordar los precios con llamativa exactitud, Cástulo Hortal demuestra que aún a los 72 años su memoria no ha perdido nada de lustre y que si bien dejó de correr en 1942, tiene demasiado cerca de sí la época en que corría con un Studebaker más pasado y menos potente que sus adversarios.

"Era una época heroica —recuerda— Von Stuck trajo su Mercedes para correr en la Argentina y así se lo llevó de vuelta... ¡Cómo sería de bravo que cuando corríamos chapaleando entre el barro, bajábamos a limpiarnos la cara y las antiparras con el agua de las zanjas...! Una vez lo hice en una carrera a Córdoba y se me infectó la vista. En la etapa siguiente, después de pasar la noche internado en un sanatorio le di el volante a mi hermano Ubaldo que me acompañaba y yo iba en el auto con los ojos cerrados. ¡Cuando lo abrí, vi que nos habíamos metido adentro de una casa, con auto y todo...!

La lucidez de don Cástulo sorprende cuando recuerda uno por uno los nombres de las localidades que recorrían los Grandes Premios de 1933 ó 34 "cuando ya hacíamos 140 de promedio en los circuitos y el que compraba un auto lo pagaba al contado, porque dejar debiend era una herejía."

Actualmente recopila fotos y recortes de aquella época. Tiene intenciones algo postergadas de escribir sus memorias, pero no las abandonó de todo, rodeado por su esposa y por sus hijos Nobel, Darwin, Franklin y Newton. Edison, el primero de ellos, murió en 1947 en el circuito de Rosario. ("Siempre había algún problema en el Registro Civil para anotarlos, pero yo quise que esos nombres les marcaran el rumbo").

Por fin, recuerda con pasmosa precisión el 25 de diciembre de 1927, cuando le ganóen Pergamino a Zatucszek y a su potente Mercedes. "El tenía mucha más velocidad que yo y me alcanzaba al fondo de cada recta. En la curva, con un auto más liviano, le ganaba unos metros y me la volvía a ir. Así anduvimos toda la carrera y yo estaba tan entusiasmado que di dos vueltas de más sin darme cuenta. ¡Me tuvieron que parar! Al pobre Zatucszek no le gustó nada... Sin parar, siguió viaje a Buenos Aires...

HOMBRES, MUJERES Y MOTORES

Los arrecifeños están muy orgullosos de una niña que "maneja mejor que los hombres y que probablemente salga a correr dentro de muy poco tiempo". Ese es sólo uno de los mil temas automovilísticos que trata la dinastía fierrera de Arrecifes cuando se reúne alrededor de la mesa, que ve caer a Newton Hortal, al doctor Miguel Angel Litardo, primo de Pairetti, a "Espartaco", que en realidad se llama Mario Litardo y es uno de los pocos defensores que tiene la categoría "Turismo" en la ciudad, al Ingeniero Serra, que viaja frecuentemente desde Buenos Aires, a Raúl Tessone, que fue hasta hace poco presidente del Club Social Argentino y al doctor Luis Alberto García, veterano dirigente.

"Espartaco" empezó a correr en el Gran Premio de TM 1964. Cuando firmó la boleta de inscripción le preguntaron por qué había elegido ese seudónimo y contestó que tenía relación directa con la "Rebelión de los Esclavos" porque sus familiares se opusieron siem pre a que corra y terminó por rebelarse. A partir de allí, uno de los chistes preferidos de la barra es recordarle que Espartaco murió colgado de los tobillos, pero Mario Litardo lo acepta y sonríe. Tiene 31 años, una empresa de remates y una agencia de automóviles. Su veloz cupé De Carlo es atendida por el prolijo Luis Alberto Marillet que fue capaz de extraerle más de 150 km/h y también cree en la proyección de la categoría "Turismo".

A cualquier hora del día o de la noche, hablan de autos, de carreras, de Weber, de Cinturato. Ellos personifican el amor de Arrecifes por el automovilismo deportivo, tanto como los demás hombres y mujeres que viven en la ciudad que trabaja y duerme arrullada por el ruido a motor. Los tractores, los camiones, los automóviles, los TC...

¡Buenas noches, cuna de campeones!

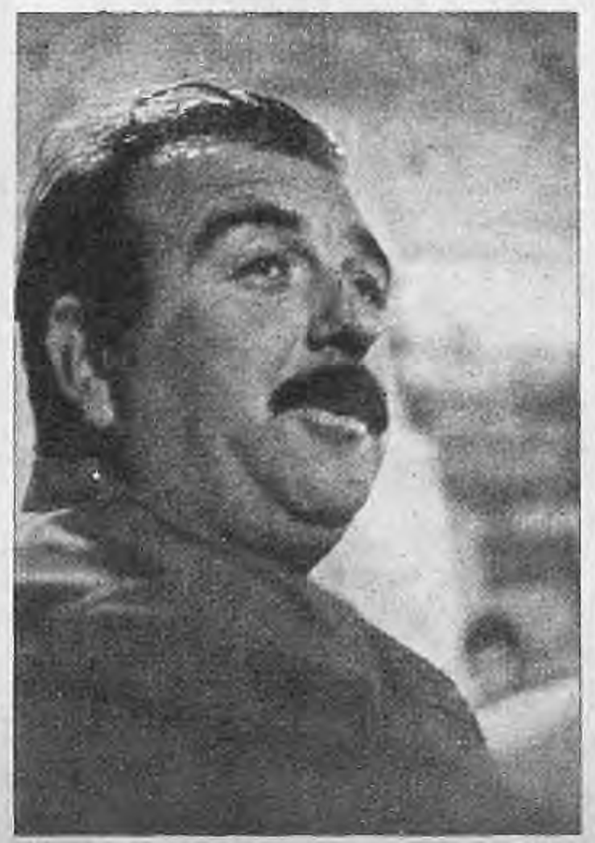
Raúl Tessone, ex presidente del C. S. A Organizó 7 Vueltas de Arrecifes.

Don Cástulo Hortal tiene la mejor memoria de Arrecifes. Cumplió 72 años.

Este rostro desconocido para el aficionado, es el del padre del "cabezón" González. Orgulloso nos habla del subcampeón mundial, de todos sus éxitos, del Chevy. Lo único que recuerda con cierto enojo es el fastidio que le producía cuando su hijo se escapaba de la casa para correr carreras.

Rubén Aeid prepara para Pairetti un auto ganador. ¡Viva el 7 bancadas!

Zavaleta: Contó a CORSA cómo hay que hacer para embocar bidones...



Newton Hortal. Miguel Angel Litardo —el doctor— le dice Raúl Lavié.

Bastan unas monedas para que su llama viva no se apague... la contribución que usted entrega a ALPI, responde con visibles realidades a las esperanzas de miles de niños y adultos lisiados. Eso hace ALPI... y lo hace gracias a usted! Porque usted y ALPI han librado una gran batalla de amor y solidaridad, hoy miles de seres pueden sonreírle al mañana. Pero... la batalla no ha terminado! ALPI necesita de usted, porque los inválidos del aparato motor, niños y adultos, necesitan de ALPI.
Ayúdenos a devolver salud, movimiento y alegría de vivir a quienes creen haber perdido toda esperanza!

Alpi es esperanza!
Billinghurst 2647 - T. E. 83-7919 - Buenos Aires

ALPI 7 CUMPLE 20 AÑOS

¡ES MUCHO LO REALIZADO... PERO... MUCHO MAS QUEDA POR REALIZAR!

CREADOS PARA TRIUNFAR...!

CABALEN sufre el mal de los diferenciales

Su Mustang habría estado fuera de reglamento, por eso se lo descalificó en la Vuelta del Noroeste; pero nadie puede demostrarlo. Por eso Cabalén apeló ante la C. D. A. con grandes probalidades de ganar el pleito.

Durante la última semana hubo un ruido principal: la desclasificación de Cabalén como ganador de la categoría E en la Vuelta del Noroeste. Una circular de la Asociación Tucumana de Automóviles Stándard, que es el club organizador de la carrera, señala las tres objeciones que se le hicieron al Ford Mustang anaranjado.

En primer término se recusa algunos refuerzos soldados en la suspensión delantera del automóvil, aparentemente proscriptos por el anexo J. Luego se objeta cambio de diferencial. Aunque la nota de la A. T. A. S. no menciona marca, la comisión verificadora habría advertido la instalación de una unidad "Transax" fabricada en el país. Por último, la circular asegura que las llantas del Mustang estaban fuera de reglamento por no ser de rayos con fijación a mariposa tipo Rudge. Pero es evidente que en este apartado los dirigentes tucumanos no apuntaron con acierto porque indiscutiblemente las llantas macizas son equipo normal del Mustang y ellos seguramente basaron su afirmación en el testimonio de alguna fotografía o algún dato indirecto.

En realidad entonces el problema, o la duda, se circunscribe solamente a las dos primeras porciones de la acusación, aunque hay un hecho que dificultará la revisión de pruebas y convertirá la cuestión en un elemental juego de caballeros: Inexplicablemente, sin que nada lo haga prever, la Comisión Verificadora le entregó el Mustang a los mecánicos de Cabalén y ellos se lo llevaron legalmente del Parque Cerrado. La primera especulación que puede hacerse en este sentido es casi infantil, porque de hecho, si el piloto es hábil para correr con elementos no homologados, será tan hábil para reponerlos por los legítimos no bien se lleva el auto del recinto de fiscalización.

La C. D. A. descalificó a Cabalén, pero Cabalén apelará con grandes probabilidades de ganar el pleito, por el solo hecho de que le hayan entregado el automóvil prematuramente en el Parque Cerrado.

QUE DICE CABALEN

Cabalén lo lamenta con profundidad en resguardo de su condición de caballero: "es cierto que yo tenía instalado en el Mustang un diferencial Transax, pero lo hice sacar antes de la carrera. Así como el diferencial, pruebo en el Mustang caja de velocidades, frenos, espirales y cualquier otro elemento que utilizaré en el Falcon F-100 para TC, teniendo presente que uno y otro andan más o menos lo mismo. Yo no le quito méritos a la victoria mía de Tucumán, pero... corriendo contra autos que tienen 100 HP menos ¿qué necesidad tenía de meter la mula?".

Lo que despertó la suspicacia de los dirigentes fueron los problemas que tuvo Cabalén con su diferencial en el Gran Premio y la lógica necesidad de solucionarlos. Pero según el propio Cabalén "eso ya es una cosa superada. El problema consistía en la centrifugación de lubricante y en la consecuente desprotección del núcleo. Cambiamos de marca con el aceite y todo quedó arreglado, de modo que ni siquiera eso podía impulsarme a cambiarlo. Por otra parte —agrega— el del Mustang es un diferencial autoblocante y el Transax no. Entonces, si los verificadores hubieran tenido aptitud profesional, habrían probado que tenía el elemento legítimo trabando una rueda. Con el autoblocante, la otra no gira. Además, eso de desarmar motores en una cancha de fútbol no me parece nada práctico. Por lo menos hubieran elegido un lugar con fosa, limpio, sin polvo..."

Sobre las ruedas, directamente no hay nada que decir. Pero en cambio acerca de los refuerzos en la suspensión delantera, Cabalén asegura que "no hay nada fuera del anexo "J". Sólo advirtieron una soldadura que mandé hacer porque cerca del soporte del amortiguador se fisuró la chapa. Si se hubieran fijado bien habrían visto que estaba soldado de un solo lado. ¿Y voy a reforzar un amortiguador sí y el otro no? Al margen de todo eso, mi mecánico Maffei y mi acompañante Monge —que son quienes concurrieron al Parque Cerrado— pidieron una revisión más detenida, pero rechazaron la idea y les entregaron el auto..."

Esta es la defensa de Oscar Cabalén, ganador de la categoría "E" en la Tercera Vuelta del Noroeste. Mientras la C. D. A. resuelve en definitiva, conserva su imagen honrada que nadie discute. Y usa el Mustang para andar por la calle. Viaja de Córdoba a Buenos Aires, nada menos que en cinco horas...

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

QUINTA VUELTA DE SALTO

EL RITO DE LA VELOCIDAD

Aprovechamos la carrera de Salto para tomar la velocidad máxima de los TC. Resultó primero Emiliozzi con 236,8 km/h mientras que el ganador, Atilio Viale del Carril, con un tope de 209 km/h, tuvo que luchar contra 16 coches más rápidos.

Como de costumbre, Emiliozzi resultó el más veloz. Pero también como de costumbre, cumplió con el rito de la velocidad: disparar para romper. Este nuevo dios del TC se muestra bastante implacable con sus sacerdotes.

KILOMETRO LANZADO EN SALTO

Nº	Piloto	Marca	Veloc. km/h
1	Emiliozzi, Dante	Ford F-100	236,842
10	Menditeguy, Carlos A.	Ford F-100	233,766
21	Luluaga, Juan F.	Ford F-100	230,769
66	López Oribe, Domingo	Falcon F-100	227,848
7	Malnatti, César H.	Chevrolet Super	227,848
9	Ríos, Armando J.	Chevrolet Super	225
6	Manzano, José	Chevrolet Super	225
3	Gimeno, Hugo A.	De Soto-Valiant	219,512
5	Di Palma, Luis R.	Chevrolet-Valiant	219,512
12	Cottet, Raúl	Ford F-100	219,512
8	Polinori, Norberto	Chevrolet Super	219,512
45	Calzada, Joaquín	Ford 59 AB	216,867
20	Dana, Humberto	Ford F-100	214.285
48	"Atalaya"	Ford 59 AB	214,285
14	Estéfano, Nasif	Ford Falcon	211,764
18	Viale del Carril, Atilio	Ford Falcon	209,302
32	Tarducci, Angel	Chevrolet Apache	209,302
27	Biscay, Manuel	Chevrolet Apache	209,302
43	García, Roberto	Chevrolet Apache	206,896
11	Rodríguez, Raúl O.	Chevrolet Apache	204,545
22	Gritti, Gerardo	Ford 59 AB	204,545
44	Figlioli, Héctor	Chevrolet	204,545
15	Bertolotto, Antonio	Ford F-100	202,247
13	Rey, Héctor	Ford F-100	202,247
33	Musso, Daniel	Ford F-100	202,247
52	Jatip, Américo	Ford F-100	202,247
36	Depaoli, Ricardo	Valiant III	202,247
30	Laborito, Roque	Ford 59 AB	200
56	Nardini, Roberto	Chevrolet Apache	200
25	Galluzo, Vicente	Ford F-100	195,652
38	Zaremba, Dionisio	Chevrolet Apache	195,652
50	Pozuetta, Héctor	Ford 59 AB	183,673
53	Gaitero, Rafael	Ford 59 AB	183,673
67	Pazzaglia, Oscar R.	Ford F-100	183,673
29	Salto, Carlos L.	Ford 59 AB	180
42	Conejero, Vicente	Chevrolet Apache	178,217
40	Santos Ilacqua, H.	Ford 59 AB	176,470
59	Bahillo, Miguel	Chevrolet Apache	168,224

VUELTAS Y TRAMOS

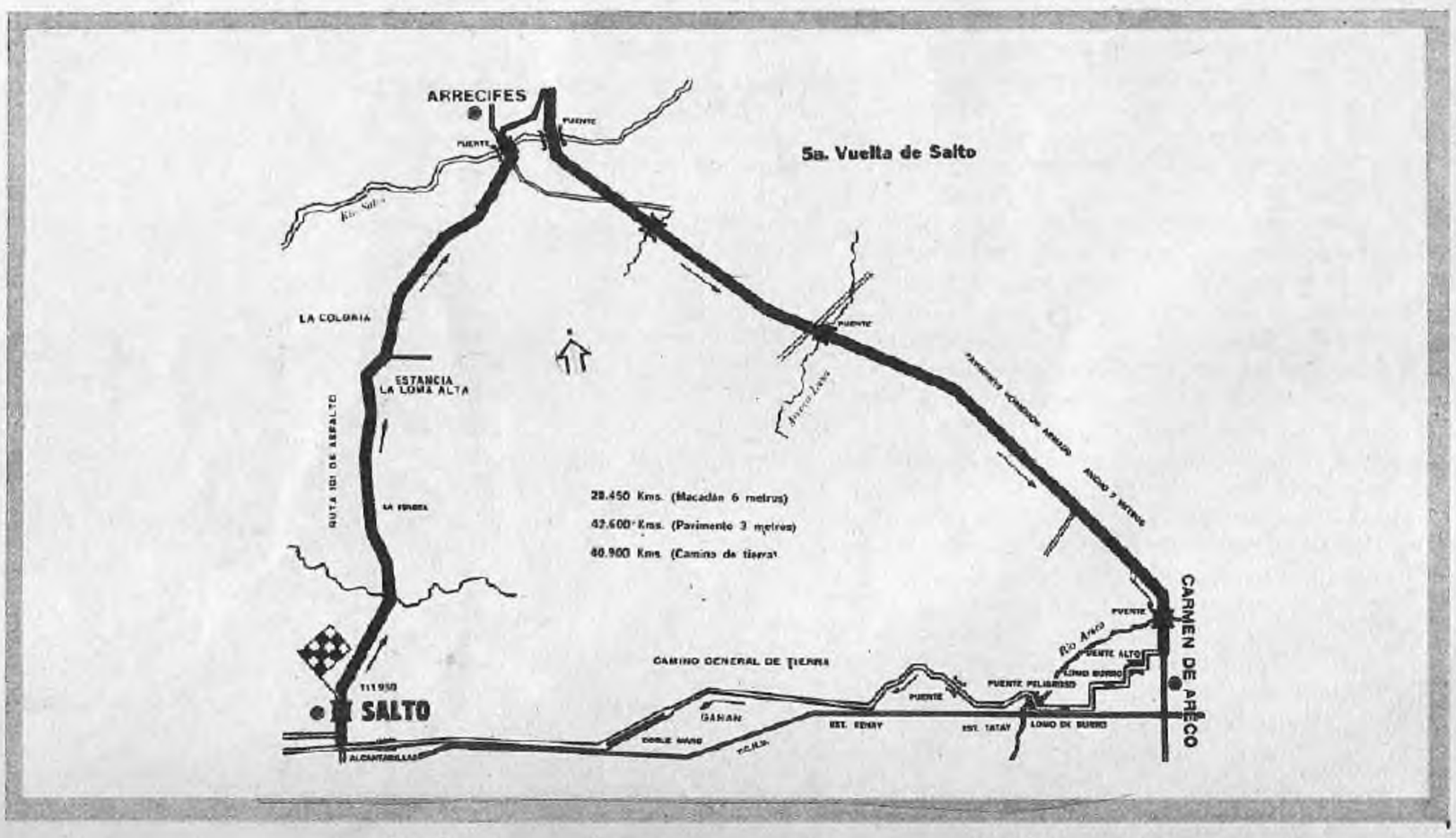
LOS MEJORES TIEMPOS EN CADA VUELTA: *Primera:* Malnatti, a un promedio de 189,495 km/h (35m 26s 8); Di Palma, Estéfano, Ríos y Viale. *Segunda:* Menditeguy, a un promedio de 185,946 km/h (36m 07s 4); Malnatti, Viale, Polinori y Cottet. *Tercera:* Menditeguy, a un promedio de 186,687 km/h (35m 58s 8); Viale, Cottet, Malnatti y Polinori. *Cuarta:* Menditeguy establece el récord de vuelta, a un promedio de 190,031 km/h (35m 20s 8); Viale, Luluaga, Estéfano y Polinori. *Quinta:* Luluaga, a un promedio de 180,677 km/h (37m 10s 6); Dana, Viale, Raúl Rodríguez y Polinori.

LOS MEJORES EN EL TRAMO SALTO - ARRECIFES (29 KM): *Primera:* Menditeguy (186,428 km/h); Malnatti y Emiliozzi. *Segunda:* Estéfano (187,456 km/h); Menditeguy y Viale. *Tercera:* Cottet (188,924 km/h); Menditeguy y Estéfano. *Cuarta:* Menditeguy (189,887 km/h); Malnatti y Viale. *Quinta:* Menditeguy (186,428 km/h); Cottet y Viale.

LOS MEJORES EN EL TRAMO ARRECIFES - ARROYO TATAY (53,2 KM): *Primera:* Malnatti (187,242 km/h); Di Palma y Manzano. *Segunda:* Malnatti (183,097 km/h); Viale y Cottet. *Tercera:* Menditeguy (184,331 km/h); Viale y Luluaga. *Cuarta:* Menditeguy (188,318 km/h); Malnatti y Viale. *Quinta:* Luluaga (177,498 km/h); Viale y Polinori.

LOS MEJORES EN EL TRAMO ARROYO TATAY - SALTO (29,750 KM): *Primera:* Malnatti (198,039 km/h); Manzano y Estéfano. *Segunda:* Menditeguy (191,106 km/h); Viale y Estéfano. *Tercera:* Menditeguy (190,739 km/h); Luluaga y Cottet. *Cuarta:* Menditeguy (193,321 km/h); Viale y Luluaga. *Quinta:* Luluaga (187,368 km/h); Dana y Viale.

Viale del Carril no ganó ningún tramo ni ninguna vuelta. Sus mejores actuaciones están en los tramos de tierra. Menditeguy hizo el récord de vuelta en la cuarta y abandonó en la quinta... En ese momento le llevaba 2m 47s al segundo...



GRAN PREMIO DE BELGICA

FERRARI AL ROJO VIVO

Se corrió bajo la lluvia y ganó John Surtees a un promedio de 183,25 km/h. El sábado, con pista seca, había superado los 232.

El veloz circuito belga de Spa-Francorchamps alistó a quince automóviles de la nueva Fórmula Uno bajo el título de una sola incógnita: ¿serían batidos los records de velocidad en Fórmula Uno? Cuando Jack Brabham rubricó con su triunfo su excepcional labor en 1960 lo hizo a un promedio de 215,048 km/h. Lógicamente en circuito donde tiene suma importancia la potencia del motor, era bastante difícil superar la marca de Brabham, con un motor de un litro menos. En 1961 Phil Hill con Ferrari promedió 206 km/h, mientras que Jim Clarck en 1962 arrimó a 212 km/h. En 1963 la lluvia impidió realizar altos promedios; entonces el triunfo volvió a manos de Jim Clark. En 1964, cuatro automóviles perdieron la punta al quedarse sin combustible, circunstancia que aprovechó Jim Clark para volver a triunfar, a pesar de quedarse detenido trescientos metros después de la línea de llegada por falta de combustible. Ese año Dan Gurney en un Brabham superó los 225 km/h. En 1965 la lluvia volvió a repetirse junto al triunfo de Jim Clark que completó el cuarto as de un póker perfecto.

Todo indicaba que este año serían pulverizados los records. En las clasificaciones John Surtees empleó 3m 37s para cubrir una vuelta a un promedio de 232,844 km/h, bajo un sol abrasador. Stewart, Brabham, Bandini, Graham Hill y Jim Clark lo siguieron en los tiempos. Tanto los BRM de Stewart y Hill como el Lotus de Clark estrenaron el nuevo motor BRM de dieciseis cilindros dispuestos en H. Empero, a Clark se le rajó un cilindro y salió a la pista con el Coventry-Climax de dos litros.

Los quince automóviles largaron la competencia bajo una lluvia torrencial (¡otra vez!). Surtees tomó la delantera. El entusiasmo enceguecó a los corredores que en la curva de Burneville, primera del circuito, fueron mayoría en salirse de la pista: ocho automóviles se deslizarían por el pasto en un accidente de sensacionales características. Allí dejaron sus esperanzas de victoria Spence, Graham Hill, Stewart, Bonnier y Bondurant. Clark también intervino en el accidente pero logró reparar su automóvil y reiniciar la competencia. Denis Hulme, quebró el eje de la rueda delantera de su Brabham-Repco. Phil Hill, quién conducía un automóvil equipado con una cama para filmar una película, declaró posteriormente: "En la curva de Burneville, la pista estaba resbalosa debido a la lluvia y la mayoría de los conductores lo comprendieron demasiado tarde. Comenzaron a patinar y hubo una gran confusión; muchos se desviaron del camino en todas direcciones, en praderas y a través de cercas. Yo pude deslizarme entre ellos. Más adelante, vi al BRM de Graham Hill andando marcha atrás. En el mismo lugar estaba el radiador de un automóvil, pero no era el de Hill."

La carrera continuó con solo siete automóviles bajo la lluvia. Rindt tomó la delantera, seguido de Surtees y Bandini. La emoción se mantuvo por varios circuitos cuando el Ferrari de Surtees echaba humo hacia los cuatro costados acercándose a Rindt. En la vuelta 24 Surtees, que se encontraba a dos segundos, avanzó con el pie derecho pegado al piso en la curva de La Source. En esos momentos había cesado la lluvia, lo que mejoró las condiciones de tenido del Ferrari que se empezó a alejar lentamente hasta llevar una ventaja de 40 segundos en pocos kilómetros. Ligier y Gurney lucharon hasta el último momento, pero no pudieron clasificarse.

Surtees se anotó un poroto y le iguala el tanteador al único herido en el accidente de hoy, Jackie Stewart. La próxima será en Reims por el Grand Prix del Automóvil Club de Francia y el Grand Prix de Europa. Los británicos esperan la revancha.

XXV GRAND PRIX DE BELGICA

Spa-Francorchamps - 12/VI/66

CLASIFICACION

Pos.	Conductores	Nación	Marca	Tiempo	Vueltas
1º	Surtees, John	Gran Bretaña	Ferrari V12	2h 09m 11s 6	28
2º	Rindt, Jochen	Austria	Cooper-Maserati V12	2h 09m 53s 8	27
3º	Bandini, Lorenzo	Italia	Ferrari Dino V6	2h 12m 19s 4	26
4º	Brabham, Jack	Australia	Brabham-Repco V8	2h 12m 25s 7	26
5º	Ginther, Richie	Estados Unidos	Cooper-Maserati V12	2h 12m 30s 9	26

PROMEDIO DEL GANADOR: 183,255 km/h.

RECORD DE VUELTA: John Surtees, con Ferrari, en 4m 18s 7, a un promedio de 196 km/h.

ABANDONARON: Mike Spence (Gran Bretaña), Lotus BRM; Graham Hill (Gran Bretaña), BRM; Jackie Stewart (Gran Bretaña), BRM; Joaquin Bonnier (Suecia), Cooper-Maserati; Robert Bondurant (Estados Unidos), Brabham; Joseph Siffert (Suiza), Cooper-Maserati; Jim Clark (Gran Bretaña), Lotus-Climax; Denis Hulme (Nueva Zelandia), Brabham-Climax; Dan Gurney (Estados Unidos) Eagle-Weslake; Guy Ligier (Francia), Cooper-Maserati.

El triunfo de Surtees en Bélgica coloca a Ferrari en el primer puesto de la Copa de Constructores. Un piloto en su mejor forma para el mejor automóvil de la fórmula de tres litros.

Los minijunior argentinos invadieron la banda oriental y ganó el 33 de Salatino. Una fiesta CORSA para los uruguayos y una muestra más de lo que puede hacer un grupo de corredores jóvenes con ideas y mucho empuje

por PEDRO HANDLER

Después de postergarse la presentación durante una semana, el Uruguay conoció por fin a los Minijúniors argentinos. La llegada a tierra extranjera no pudo ser más exitosa porque a las pocas horas de haber desembarcado los pequeños monoposos en el puerto de Colonia, Eduardo Salatino (que aún no abandonó totalmente el motociclismo) bajó todos los records en el pequeño autódromo de la ciudad de Tarariras.

En efecto, los 50 segundos 3/5 que empleó el piloto argentino para recorrer el circuito derribó los 51 segundos que el campeón local, Marne Gironés, había establecido con un auto de Fuerza Limitada. Precisamente Marne Gironés fue el único piloto uruguayo que pudo manejar un minijúniors, ya que Roberto Galluzzi le facilitó su máquina. El sábado había tenido problemas en el sistema de dirección y se fue de la pista abollando la carrocería, pero de todas maneras pudo largar la carrera. También iba a correr el oriental Schnyder, pero dos semanas antes de la visita argentina se accidentó en el mismo autódromo y todavía no se había repuesto.

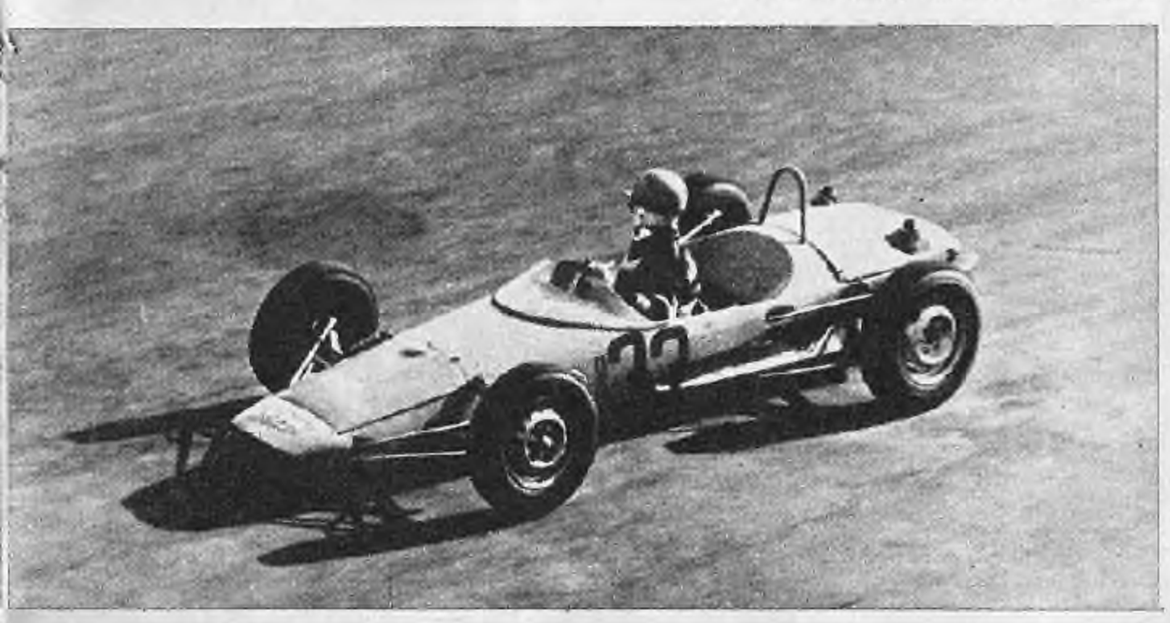
El tiempo establecido por Salatino fue el mejor en las pruebas de clasificación y le dio derecho a largar en la cuerda. Antes de la carrera Tulio Crespi trabajó fervientemente en los automóviles —que diseña, construye y vende— logrando que casi todos ellos hayan podido completar la competencia para satisfac-

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

ARARIRAS

Aquí puntea el 22 de Eduardo Bucci, quien a la postre resultaría segundo, a 14 segundos de diferencia de Salatino.

Salatino mira hacia su inmediato perseguidor, seguro ya de la victoria en el circuito uruguayo de Tarariras.



ción de los 5.000 espectadores presentes. A los argentinos les pareció que el autódromo de Tarariras "tiene el tamaño y el dibujo ideales para correr en minijúniors" y sólo objetaron el escaso ancho de la cinta porque dificultaba el sobrepaso de los competidores. Aparte de eso, los mecánicos tuvieron muy poco tiempo para hallar la multiplicación y en la mayoría de los casos prefirieron usar la misma que utilizan en el autódromo porteño, por lo que las relaciones quedaron un poco largas y tenían que recorrer casi todo el circuito en tercera velocidad. A pesar del buen tiempo de Salatino, el "mini" Nº 52 de Raúl Kissling pareció no querer perder su condición de invicto desde la salida, y picó furiosamente sacando casi 200 metros a todo el lote. Faltando pocas vueltas y cuando ya se descontaba su triunfo, se le trabó el acelerador al entrar al tramo mixto de la pista y ya no pudo seguir. Salatino entonces no tuvo mayor inconveniente para tomar la punta y se impuso por 13 segundos y fracción a Eduardo Bucci, cuyo manejo entusiasmó llamativamente al público. El promedio del ganador fue de 97,308 km/h. Salatino estableció también el record de vuelta en carrera con 51,2 segundos.

PREMIO TEXACO MINIJUNIORS

TARARIRAS-URUGUAY - 12/VI/66

CLASIFICACION FINAL

Pos.	*Nº*	*Conductor*	*Marca*	*Tiempo*	*Vueltas*
1º	33	Salatino, Eduardo	Crespi BMW	27m 03s 8	30
2º	22	Bucci, Eduardo	Crespi BMW	27m 17s 0	30
3º	26	Carró, Juan C.	Crespi FIAT	27m 24s 2	30
4º	7	"Talpe"	Crespi NSU	27m 57s 2	30
5º	12	Crespi, Humberto	Crespi NSU		29
6º	30	Ragno, Carlos	Crespi BMW		29
7º	18	Gironés, Marne	Crespi NSU		28
8º	4	Orabona, Donato M.	Delfosse NSU		26
9º	6	Luzzi, José L.	Crespi BMW		26
10º	52	Kissling, Raúl P.	Crespi BMW		24
11º	16	Sardá, Raúl	Crespi BMW		23
12º	1	Guerrero, Jorge	Crespi BMW		1

PROMEDIO DEL GANADOR: 97,308 km/h.

RECORD DE VUELTA: Eduardo Salatino: 51s 2.

PEDRO CAMERIERI SE IMPUSO EN KARTING

Disponer de un motor preparado por Miguel Herceg es un handicap en karting. Tres kart preparados por el "polaco" lograron ubicarse adelante, al comando de Pedro Camerieri (53), Jorge Lafranconi (62) y Alfredo Picquart (54) en la competencia para Fórmula B Mecánica Nacional Preparación Libre por el Campeonato Argentino de la especialidad, disputada el domingo en el Kartódromo de Monte Grande, bajo la fiscalización de la Federación Argentina de Karting.

Primeramente se disputó una competencia para la categoría Stock que fue ganada por Jorge Mejías. Esta categoría requiere motor standard homologado de 100 cm³ y un peso seco mínimo de 125 kg. La competencia de Fórmula B se disputó en tres series de quince vueltas cada una sobre el circuito Nº 3 de 350 m, un repechaje a diez vueltas y una final a 30. La primera serie fue ganada de punta a punta por Lafranconi (62), seguido de Armando D'Arminio (9). El ganador realizó un promedio de 48,275 km/h. Pedro Camerieri (53) se impuso a un promedio de 49,091 km/h en el mejor espectáculo de esta jornada, brindado por esta interesante segunda serie. La destreza de Camerieri venció a la velocidad de Capaccione, con quien alternó en el comando. Segundo se clasificó Picquiart (54) y tercero Capaccione (3). La tercera serie se desarrolló con un duelo entre tres máquinas por el primer lugar que finalmente quedó en manos de Jorge Mejías (5), quien se impuso a un promedio de 47,192 km/h. Segundo se clasificó Aldo Lopetegui (39). El Repechaje lo ganó Roberto del Campo (33).

La final comenzó a las 17 con once máquinas en la pista (los tres primeros de la serie y los dos mejores del repechaje). Camerieri y Lafranconi se adueñaron de los dos primeros puestos para no abandonarlo por el resto de la competencia. La lucha se entabló por el tercero entre del Campo y Picquart. Hasta la décimoquinta ronda Picquart, a pesar de ser más veloz en las curvas, no pudo desplazar a del Campo. De ahí en más, Picquart comenzó a desmontar tres metros por vuelta, pero por poco no pudo lograr la segunda colocación. Excelente trabajo. Cuarto se clasificó del Campo y quinto Carlos Nani (9). El promedio del ganador fue de 49,091. También Camerieri logró el record de vuelta a 49,605 km/h. El campeonato quedó encabezado por del Campo con 27,5 puntos, seguido por Alfredo Pisquart con 25,7, Oscar Sobral con 25,3 y Pedro Camerieri con 22,6.

G. H. P.

CONCORDIA NO PUDO SER

Concordia no tuvo esta vez la oportunidad de disfrutar de la segunda edición de su competencia de Turismo. Barcos que salieron cuando se les dio la gana, vuelos cancelados, caminos anegados y lluvia a baldes fueron sólo algunas de las contras que enfrentaron los dirigentes del Auto Moto Club Concordia.

A pesar del empeño por hacer las cosas bien, dar nafta y aceite gratis, "prima de partenza" para los pilotos, alojamiento, etc., se vieron superados por problemas que estaban fuera de su alcance.

El grupo de corredores no era muy numeroso, pero sí caracterizado. Entre ellos estaban Canedo y Alberini, de Fiat Alvear; Galluzzi, de Sergi; Maneglia, de Maldonado; Gradassi, Visintini, Morás, Gallo y otros, lo que da una cabal idea de que pese a que solamente 35 autos se presentaron a la prueba, esta prometía lucha sin cuartel.

En otro orden de cosas, digamos que nosotros fuimos y volvimos con el mismo avión o sea que en Concordia estuvimos sólo 15 minutos. Este tiempo fue suficiente para enterarnos que la carrera se había suspendido por el mal estado de la pista. La gente de Concordia pensó postergarla para el lunes, pero la C.D.A. con buen criterio le denegó el permiso. Así fue cómo Concordia, los corredores y nosotros, quedamos sin Turismo el pasado domingo.

UN CORSA A LA AM

Este es el Corvair Corsa Sprint, testeado por nuestros colegas de "Car and Driver" con exclusividad para nuestros lectores

L muchachos de antes —pero no tan de antes como para que no usaran gomina— recordarán seguramente aquella temporada de "automóviles sport" que se disputó en 1951 en el circuito de la avenida Costanera porteña. Allí ganó un norteamericano alto y flaco con pinta de "english gentleman": John Fitch, piloteando un Allard-Cadillac. Años más tarde su nombre fue seguido en las crónicas deportivas, por todos los aficionados del mundo gracias a sus actuaciones en el equipo Mercedes Benz (algo esporádicas) y más tarde como "manager" y piloto N° 1 del Corvette Racing Team, primer equipo de fábrica norteamericano.

Las lecciones que aprendió en esa disciplina, fundamentalmente por esa vinculación con la General Motors, lo llevaron a la empresa de hacer por su cuenta "modificas" del Corvair —aquel autito norteamericano tan europeo por sus características— desde 1960. En la actualidad la John Fitch & Co. tiene en la pequeña localidad de Falls Village, cercana al circuito de Lime Rock, un establecimiento donde producen en pequeñas series un verdadero Gran Turismo a bajo costo: el Corvair Corsa Sprint.

Este vehículo, al decir de su fabricante, proporciona todas las satisfacciones de brillantes performances, unidas a un bajo costo adquisitivo y de mantenimiento.

La base del GT norteamericano, es lógicamente un Corvair Corsa con sus 140 HP originales y su nada despreciable estética original, Fitch & Co. le agregan una serie de toquecitos (para lo cual se abastecen de una docena de proveedores norteamericanos e ingleses) que le incrementan la potencia hasta 155 HP, le confiere mejor estabilidad, mayor maniobrabilidad y apariencia más atractiva.

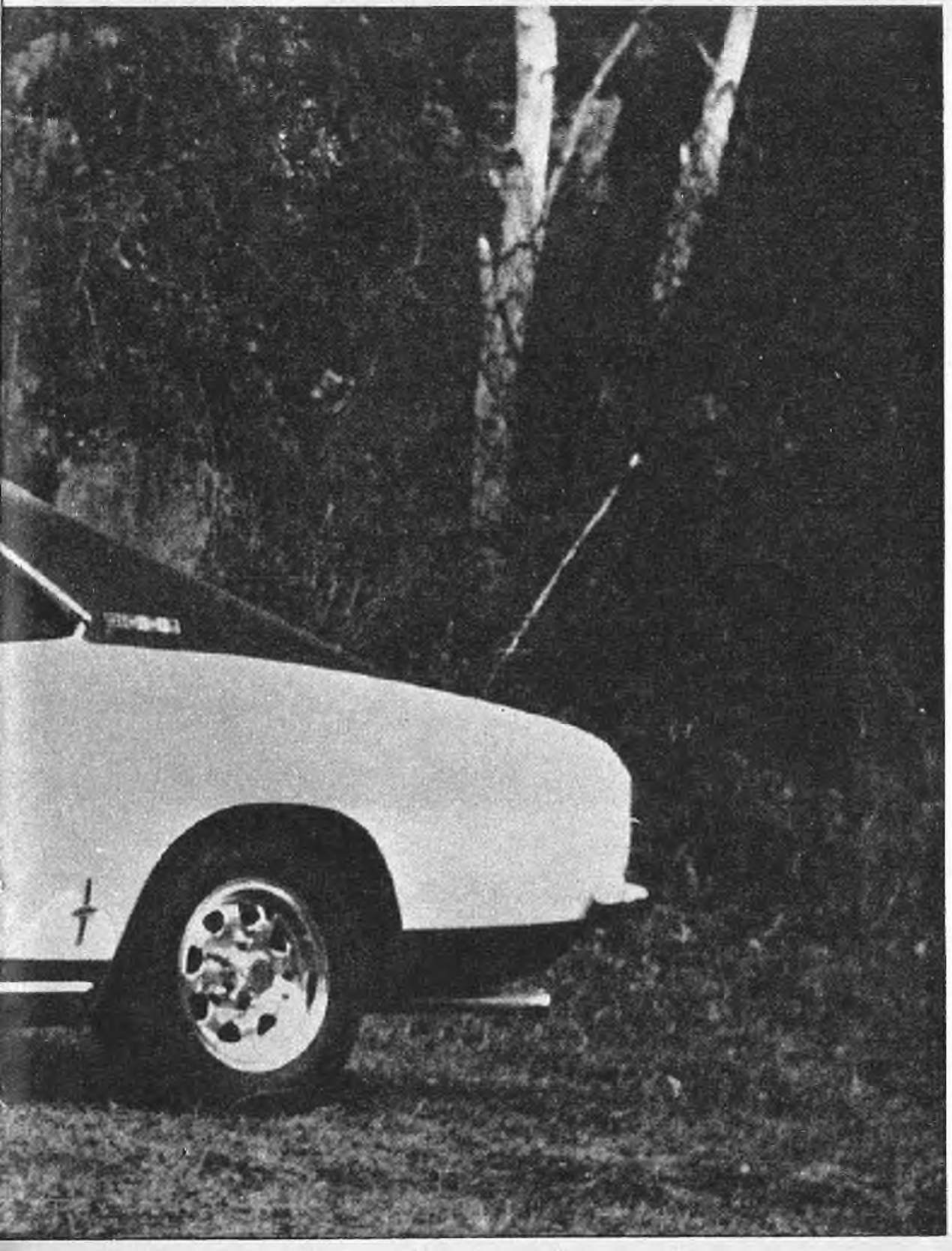
La pequeña fábrica de Falls Village, no solamente entrega el coche modificado, sino que también vende una serie de nada menos que 40 opciones para que el CORSA se convierta en un CORSA SPRINT.

El motor lleva una preparación pensada de tal manera que brinde más aceleración fundamentalmente y a decir verdad lo hace, ya que la sencilla adopción de cuatro carburadores Rochester, el nuevo cárter y los tres grados "plus" de avance en el encendido, hacen que esos 15 HP extra den una extraordinaria flexibilidad a su marcha —desde las 2000 rev/min el Corsa Sprint acelera como los dioses. La ventaja se hace más tangible en el rango de velocidades comprendidos entre 80 y 115 km/h (cuando una oportuna "tercereada" hace que un sorpasso rinda lo que debe. El motor tiene "aire" pleno en directa a partir de las 2300 a 2500 rev/min (85 km/h) y su velocidad máxima es más que satisfactoria: 178 km/h.

La aceleración —con uso del cambio— de 0 a 100 km/h (10,5 seg) es prácticamente superior a la del Corvair con turbocompresor que bajo pedido vende la General Motors.

La suspensión del Corsa Sprint es independiente en las cuatro ruedas y ha sido modificada obteniéndose resultados que mejoran la tenida del vehículo originalmente salido de la GM. Fitch & Co. le han agregado adelante y atrás cuatro elementos de goma (Aeon Springs) tipo resortes aerostables, juntamente con un par de amortiguadores regulables Gabriel para las ruedas traseras (que tienen un ángulo de comba negativo de 1,5°). La dirección incluye brazos más cortos —previamente pasados por la inspección de Magnaflux y tratados térmicamente— que hacen que el accionamiento sea más rápido (de 23:1 originales se pasa a 15:1). La dirección también ha sido modificada en el sentido de tener agregado un amortiguador Delco, similar al utilizado en el Corvette Sting Ray y escuadras de fijación especiales.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



ERICANA

Con estas modificaciones el Corsa dobla muy bien, y el esfuerzo que hay que hacer para girar el volante a bajas velocidades, disminuye sensiblemente con la velocidad creciente. La leve tendencia al "oversteer" que el Corsa original tenía, ha sido corregida con la modificación de la suspensión; el único defecto apreciable es posiblemente la tendencia a perder la estabilidad longitudinal a altas velocidades, cuando se circula por rutas poceadas o con juntas de dilatación pronunciadas. Fitch asegura que este problema desaparece con la adopción de gomas Michelin X o Pirelli Sempione.

Los frenos son standard Corsa, pero detienen satisfactoriamente al vehículo desde 120/140 km/h-0 km/h sin experimentar el nefasto "fading". Solamente una objeción: la inercia del sistema hace que la respuesta a la pisada del pedal sea un tanto tardía.

El Corsa Sprin es estéticamente mejorado por la instalación —muy oportuna y sagaz— de un falso techo posterior, que se prolonga lateralmente hacia atrás; hacia adelante empalma con el techo original. El resultado estético es muy bueno y le da al automóvil un toque muy Gran Turismo que justifica visualmente lo que logra en performance.

De izquierda a derecha: El gráfico de aceleración del CORSA SPRINT es realmente óptimo, la curva representative recién se empieza a "dormir" a partir de los 130 Km/h. En el centro las rectas que representan la velocidad alcanzada por el vehículo en función de las vueltas de su motor. En el extremo derecho los círculos de viraje del coche que no son muy asombrosos por cierto para un coche de sus dimensiones, pero la dirección es bastante "rápida" y de manejo suave a velocidad

DATOS TECNICOS DEL CORVAIR CORSA SPRINT

MOTOR:

Seis cilindros (flat six) refrigerado por aire, block de aluminio con cuatro bancadas
Diámetro y carrera: 87 X 75 mm
Cilindrada: 2688 cm³
Potencia: 155 HP (SAE) a 5000 rev/min
Relación de compresión: 9,25 : 1
Carburadores: cuatro Rochester monocuerpo
Potencia específica: 59,5 HP/litro
Sistema eléctrico: 12 volts con batería de 44 A-hora
Consumo medio: 7,6 km/litro

TRANSMISION

Caja de 4 relaciones sincronizadas
Embrague monodisco seco de 23,2 cm de diámetro
Relaciones de transmisión de la caja:

1a.	3,20 : 1
2a.	2,18 : 1
3a.	1,44 : 1
4a.	1 : 1

Relaciones finales (con 3,55 : 1 de relación piñón-corona)

1a.	11,36 : 1
2a.	7,74 : 1
3a.	5,11 : 1
4a.	3,55 : 1
La relación de la marcha atrás es de	3,66 : 1

SUSPENSIONES

Adelante, independiente a brazos desiguales con resortes helicoidales, barra estabilizadora. Atrás, independiente con semiejes oscilantes de guía oblicua y resortes helicoidales.

FRENOS

A tambor sobre las cuatro ruedas (diámetro 241 mm ad. y at.)
Vueltas de volante de tope a tope: 3,8.

DIMENSIONES

Distancia entre ejes	2750 mm
Trocha delantera	1400 mm
Trocha trasera	1428 mm
Largo total	4630 mm
Ancho máximo	1767 mm
Despeje	137 mm
Peso en seco	1101 kg

Distribución del peso: 40 % ad. y 60 % at.

ACELERACION

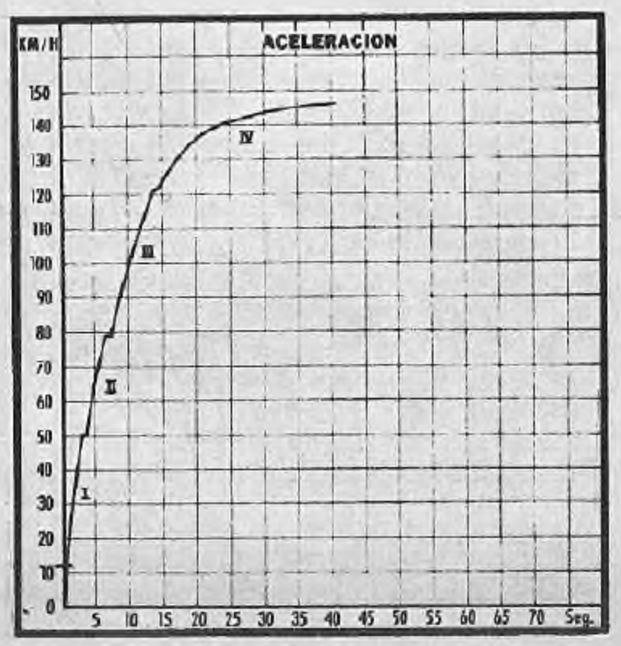
0- 20 km/h	0,8 s.
0- 40 km/h	2,3 s.
0- 60 km/h	4,5 s.
0- 80 km/h	7,2 s.
0-100 km/h	10,5 s.
0-120 km/h	14,2 s.
0-140 km/h	19,3 s.
0-400 m. (¼ milla)	17 s.

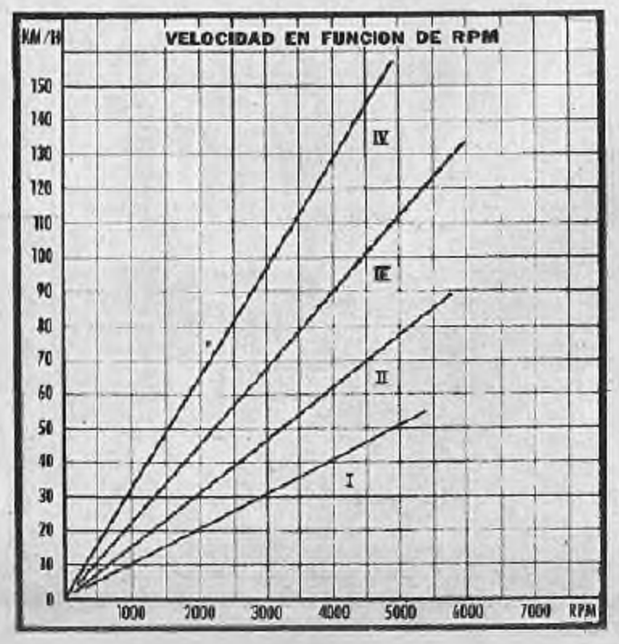
(transpuestos a 128 km/h.)

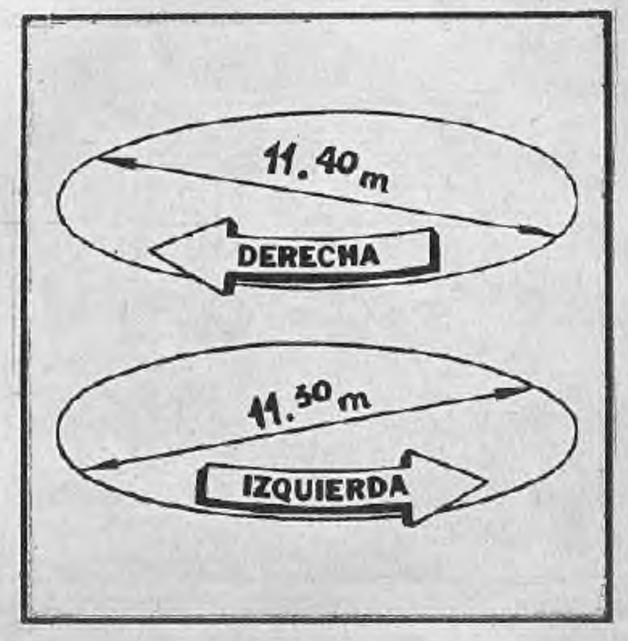
VELOCIDAD MAXIMA

Promedio: 178 km/h.

En la prueba de aceleración los cambios de velocidad se efectuaron de la siguiente manera: 1a. hasta 52 km/h; 2a. hasta 80 km/h; 3a. hasta 120 km/h.





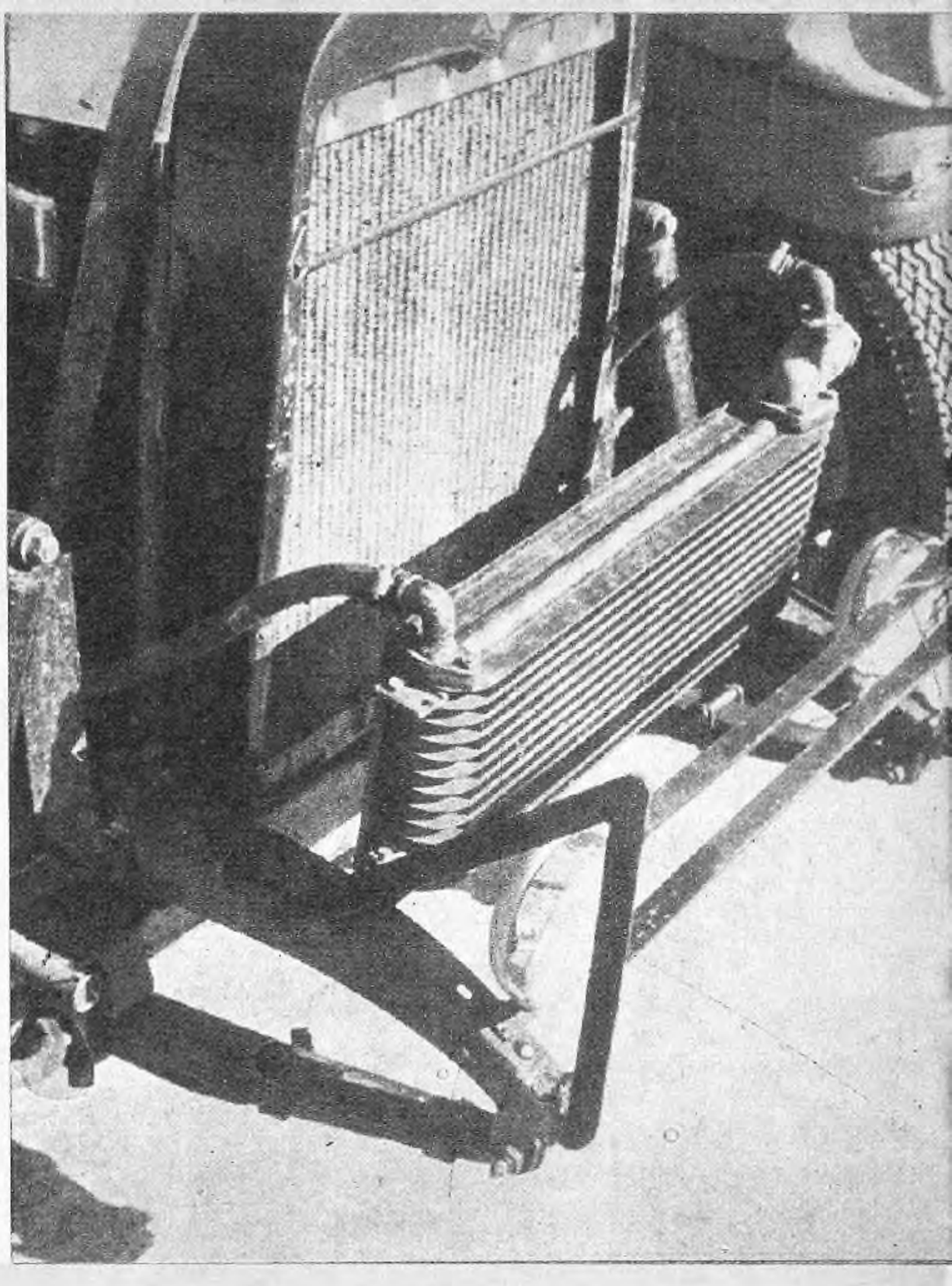


PREPARACION DEPORTIVA DE UN AUTOMOVIL

EL MOTOR

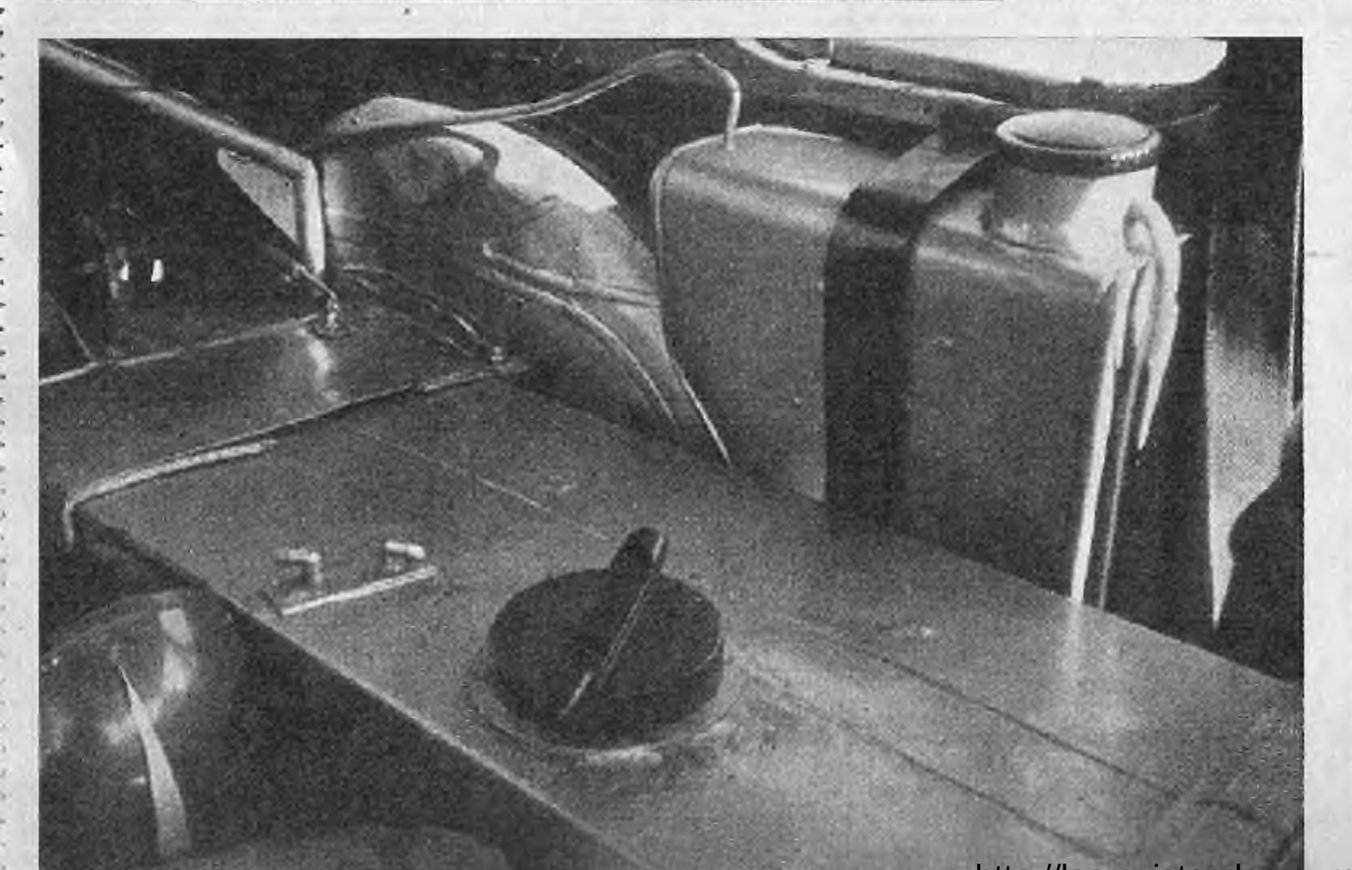
7) LUBRICACION Y ENFRIAMIENTO

por GUILLERMO MARTIRE



En el caso del coche de Remo amalero la situación del radiador de aceite es tan poco ortodoxa como comprometida— eventualidad de obstrucción por barro, y poco flujo de aire refrigerante.

En la gran mayoría de los TC, la ubicación del tanque de aceite del sistema de carter seco, es la que muestra la fotografía (el tanque que se ve en el medio, es el de combustible)



Los motores de cuatro tiempos, tienen en su sistema de lubricación un elemento que incide fundamentalmente en su funcionamiento y que actúa al mismo tiempo de sistema de seguridad de sus órganos, en consecuencia cuando se incrementa la potencia de estos motores hay que tomar muy en cuenta su lubricación, para permitir que ese incremento pueda rendir y evitar, en su papel de guardián, contingencias tipo puesta en órbita de bielas.

El sistema universalmente usado para la lubricación de los motores de cuatro tiempos, es el sistema de presión en el cual el aceite lubricante contenido en el carter es enviado a presión —mediante una bomba adecuada— a los cojinetes del cigüeñal, de ahí pasa (por dentro del mismo, ya que está perforado para ello) a lubricar bielas, cilindros, árbol de levas, balancines y válvulas. El aceite es filtrado por un filtro o a veces por dos filtros, utilizándose sistemas by-pass o full-flow (el primero como su nombre lo indica— está intercalado en derivación, de tal manera que solo una parte del caudal total que envía la bomba es filtrado —a la larga todo el volumen de lubricante pasa a través del filtro— el segundo en cambio, es de flujo total, es decir que todo el lubricante enviado por la bomba pasa a través del filtro).

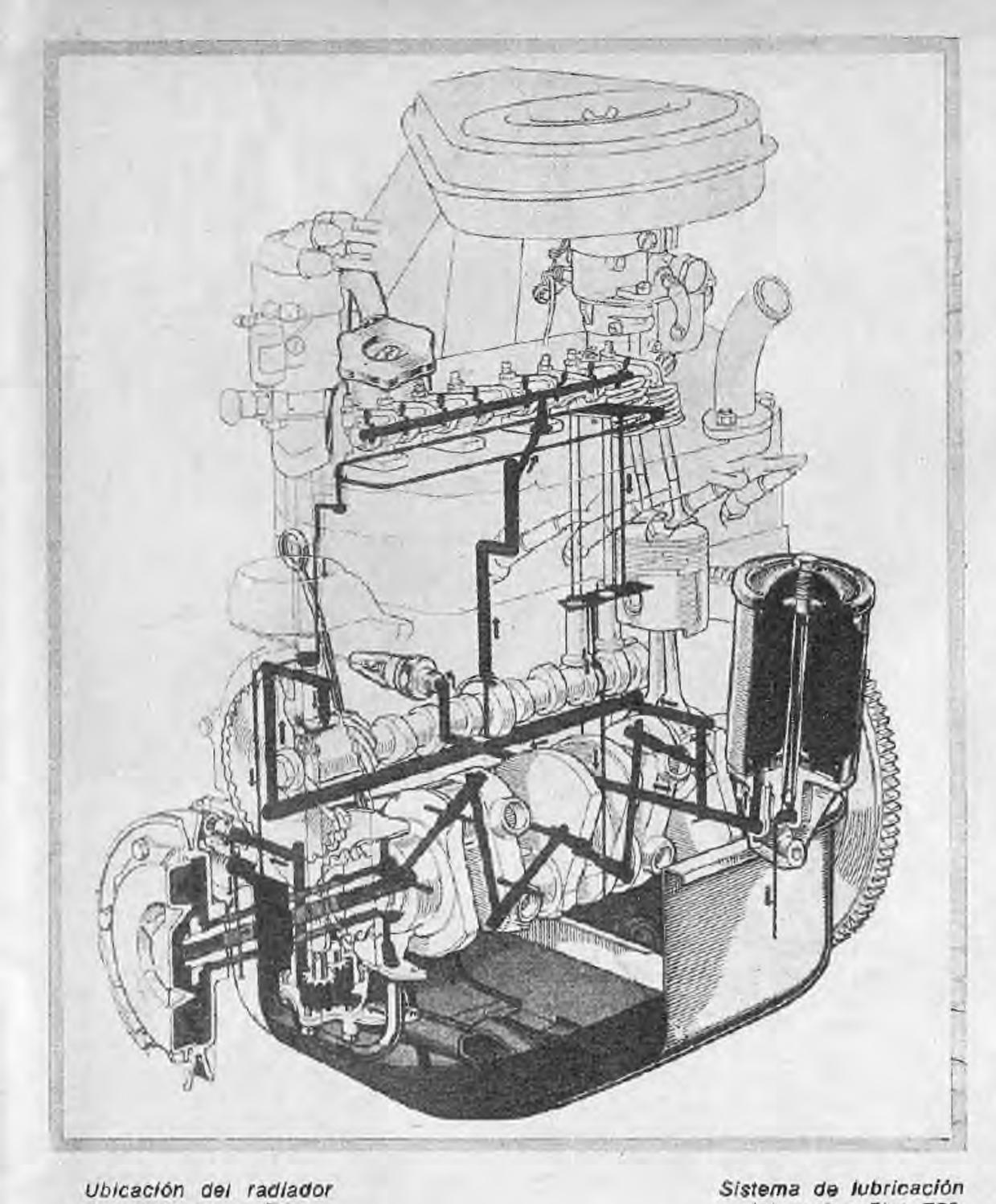
Los motores de dos tiempos son lubricados por la mezcla carburante (aceite incluido en la nafta en un 2 a 4 %) o en algunos casos —SAAB— mediante un sistema a bomba mezcladora (Lubrimatic) que varía el caudal de aceite enviado, de acuerdo a la apertura de la mariposa del acelerador, pero aún en este caso el lubricante solo sirve para "lubricar" y no tiene efecto refrigerante como en el caso de los cuatro tiempos.

Volviendo a este caso, comenzaremos a ocuparnos del corazón del sistema de lubricación, es decir de la bomba. En casos de preparación no muy drástica del motor, la bomba normal puede ser suficiente para cumplir con el cometido; esta bomba generalmente es de engranajes (formada por ruedas dentadas una de las cuales recibe el movimiento casi siempre desde el árbol de levas y hace girar a la otra que es loca, las ruedas están colocadas dentro de una caja hermética y el aceite es aspirado y mandado entre los dientes de las ruedas y las paredes de esa caja). Hay otro tipo usual de bomba de aceite que es la de rotor (en realidad es de engranajes pero uno de ellos gira comandando a otro que tiene dentado interno).

Es muy importante en la preparación deportiva del motor, revisar cuidadosamente la bomba, una falta de presión en la misma, casi siempre es debida a excesivos juegos entre los engranajes, o entre engranajes y cuerpo o caja de la bomba. Es conveniente desarmar la bomba y "aplanar" los bordes de esta caja (carborundum y plano de comparación) de tal manera que prácticamente no permitan juego (una vez tapada) con los engranajes. Este juego mínimo se restablecerá con una adecuada junta de papel.

El sistema de lubricación tiene una válvula reguladora, constituida por una bolita de acero empujada por un resorte contra su correspondiente asiento. Lógicamente la válvula deja pasar una presión, deter-

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



Ubicación del radiador de aceite en un TC pistero (Ricardo Peduzzi), nótese la robustez de las mangueras de entrada y salida, y sus acoples.

Sistema de lubricación del motor Fiat 750. Tiene dos filtros de aceite, una centrífugo (adelante) y otro a cartucho colocado en derivación (al costado).

minada por la tensión con que el resorte empuja a la bolita (esta tensión puede ser modificada por un tornillo apropiado) que suele ser del orden de los 3 a 7 kg/cm²). Esta válvula debe ser controlada para que no se puedan verificar pérdidas cuando está completamente cerrada.

Si la bomba no suministra la presión adecuada, no es suficiente accionar sobre la válvula de regulación, habrá que pensar en reemplazar la bomba por otra de mayor presión. No hay una regla precisa para determinar este incremento de presión — en caso de una preparación tipo TC podemos decir que bastará con que la presión sea un par de kg/cm² mayor de la presión normal.

Una bomba demasiado potente puede llegar a ser peligrosa para su sistema de comando y engranajes, en consecuencia, en caso de colocarla habrá que pensar en comandarla directamente desde los engranajes de distribución.

CARTER A MEDIDA

Las eventualidades del espumado del aceite en el cárter, su recalentamiento y el exceso o defecto de presión, son peligros de "fundidas" muy frecuentes, si el motor ha sido preparado. Como siempre haciendo la salvedad de la abstracción de las reglamentaciones deportivas, puede agrandarse el cárter para aumentar así el volumen de aceite disponible, y colocarse internamente tabiques o mamparos paralas que disminuyan la posibilidad de ese espumado nocivo. En general el cárter no debe llenarse más allá de la mitad (en altura), también porque el nivel del aceite tiende a aumentar por su mezcla con el aire.

Los motores normales suelen traer cárteres de chapa estampada que son fácilmente modificables (se los puede agrandar, cortando sus laterales y soldándole sectores de chapa). Es muy común y en la mayoría de los casos mu apropiada, la sustitución del cárter normal de chapa estampada, por otro de aluminio fundido, los que generalmente unen a su mayor capacidad, una mejor capacidad dispersante del calor por su más favorable coeficiente de transmisión de calor y mayor superficie radiante (suelen tener un aleteado longitudinal).

Cuado se instala un nuevo cárter o se modifica el existente es importante constatar la posición del tubo de aspiración de la bomba de aceite. Esto se justifica porque en los momentos de mayor "consumo" de aceite (pleno régimen) el nivel en el cárter lógicamente disminuye, y si a esto se agrega la posibilidad de que este nivel se incline (curva o frenada/acelerada) estamos ante la posibilidad de que la bomba chupe por su tubo de aspiración aire (momentáneamente) pudiendo producir efectos nocivos (fusión de cojinetes). Por ello es necesario constatar que ante esa eventualidad (20 % menos de nivel horizontal, 45° de inclinación transversal y 30° de inclinación longitudinal) el tubo de aspiración esté sumergido en el aceite.

LA TEMPERATURA DEL LUBRICANTE

La temperatura del aceite lubricante (y también la del agua de refrigeración en el caso de que el motor la tenga) es muy importante ya que diferencias de temperaturas harán diferencias en el comportamiento del motor; estas diferencias se acentúan cuanto más nuevo es el motor (las dilataciones producen efectos más sensibles). Esta temperatura, para el aceite es generalmente del orden de los 90°C, y es muy raro que la misma se mantenga bajo su valor ideal (salvo casos de operación en climas muy fríos), es usual en cambio que el lubricante del motor preparado tienda a ascender bastante sobre este valor ideal, para lo cual habrá que pensar en colocar un radiador de aceite que solucione el problema. Los radiadores de aceite son producidos en nuestro país y su instalación no ofrece problemas, las únicas previsiones que hay que tomar son: que la presión del lubricante puede ser resistida por su estructura y por sus tuberías de acople (también el montaje debe ser atendido pensando el problema de las vibraciones —fatiga del material—) y su ubicación.

Respecto a este problema, debemos decir que siempre los radiadores de aceite deberán ser instalados anteriormente (aun en el caso de coches con motor trasero). Si el coche tiene motor delantero hay que tratar de evitar el colocar el radiador de aceite delante del de agua —salvo el caso de imposibilidad absoluta o necesidad de elevar algo la temperatura del agua—.

EL CARTER SECO

Es sin dudas el sistema más eficaz para la lubricación. Consiste de un tanque de aceite —fuera de cárter— que suministra el lubricante a una bomba que a su vez lo manda bajo presión a todos los lugares a lubricar.

Todo este aceite vuelve a caer al fondo del cárter del motor, donde una bomba recuperadora lo envía generalmente a un radiador, volviendo posteriormente al depósito (en los coches de TC casi siempre tiene de 12 a 15 litros de capacidad y se ubica detrás de los asientos del conductor o del acompañante). El sistema tiene como ventajas el hecho de tener permanentemente en carga la bomba de mandada y la gran capacidad de lubricante que puede llevar.

Es norma adecuada utilizar una bomba recuperadora de mayor capacidad que la de mandada, ya que el aceite cuando cae al cárter —una vez que lubricó sus elementos— viene mezclado con bastante aire.

LOS ACEITES LUBRICANTES

El diseño mecánico de los componentes del motor y la selección de sus materiales constructivos están en íntima dependencia con las características de los lubricantes que dicho motor utilizará, de aquí que la elección del lubricante sea muy importante ya sea para el funcionamiento como para la seguridad del motor.

Lubricantes con mayor resistencia al deterioro por oxidación, permiten soportar temperaturas más elevadas en los lugares de lubricación, este fenómeno en los aceites minerales es acelerado a temperaturas elevadas, ya que en el interior del motor las condiciones son ideales para este proceso, que poco a poc va espesando el aceite, entorpeciendo su circulación, formando depósitos gomosos que obstruyen paulatinamente los conductos, y sustancias orgánicas (ácidos) que atacan a los metales, particularmente a las aleaciones de cobre-plomo de los cojinetes. Este fenómeno se atempera con el agregado de aditivos antioxidantes a los aceites, los que absorben los productos de la oxidación (peróxidos orgánicos, etc.) volviéndolos inertes.

Otros aditivos se han ido incorporando a los lubricantes para motores automovilísticos: los detergentes, que confieren al aceite la propiedad de mantener en suspensión coloidal a las partículas carbonosas provenientes de la combustión, aditivos para aumentar la untuosidad (capacidad de adherirse a las paredes metálicas a lubricar), aditivos para preservar el desgaste de las superficies, etc. Hasta no hace mucho tiempo en los motores de carrera y preparados, se utilizaba mu frecuentemente un aceite vegetal —aceite de ricino o castor— que presentaba algunas ventajas muy interesantes sobre los aceites minerales: menor variación de la viscosidad al variar la temperatura, mayor untuosidad, mayor resistencia a altas temperaturas, punto de congelamiento más bajo, punto de inflamación más elevado (300°C), etc., pero estas cualidades desaparecían después de unas 25 horas de uso, ya que la oxidación de este aceite era muy fácil formándose ácidos y sustancias gomosas. En la actualidad solo se lo utiliza mezclado con aceites minerales con procedimientos especiales de laboratorio, y para us exclusivo de "corsa".

→

INDICE DE LAS NOTAS

1) Generalidades
2) Puesta a punto del motor
3) Preparación del motor: Carburación
4) Preparación del motor: Admisión y escape
5) Preparación del motor: Distribución
6) Preparación del motor: Encendido
7) Preparación del motor: Lubricación y enfriamiento
8) Transmisiones
9) Suspensiones
10) Balanceo de motor y ruedas
11) Preparación de un Fiat 1500
12) Preparación de un Gordini
13) Preparación de un Peugeot 404
14) Preparación de un De Carlo
15) Preparación de un Ford Falcon
16) Preparación de un Chevrolet Super
17) Preparación de un Valiant III

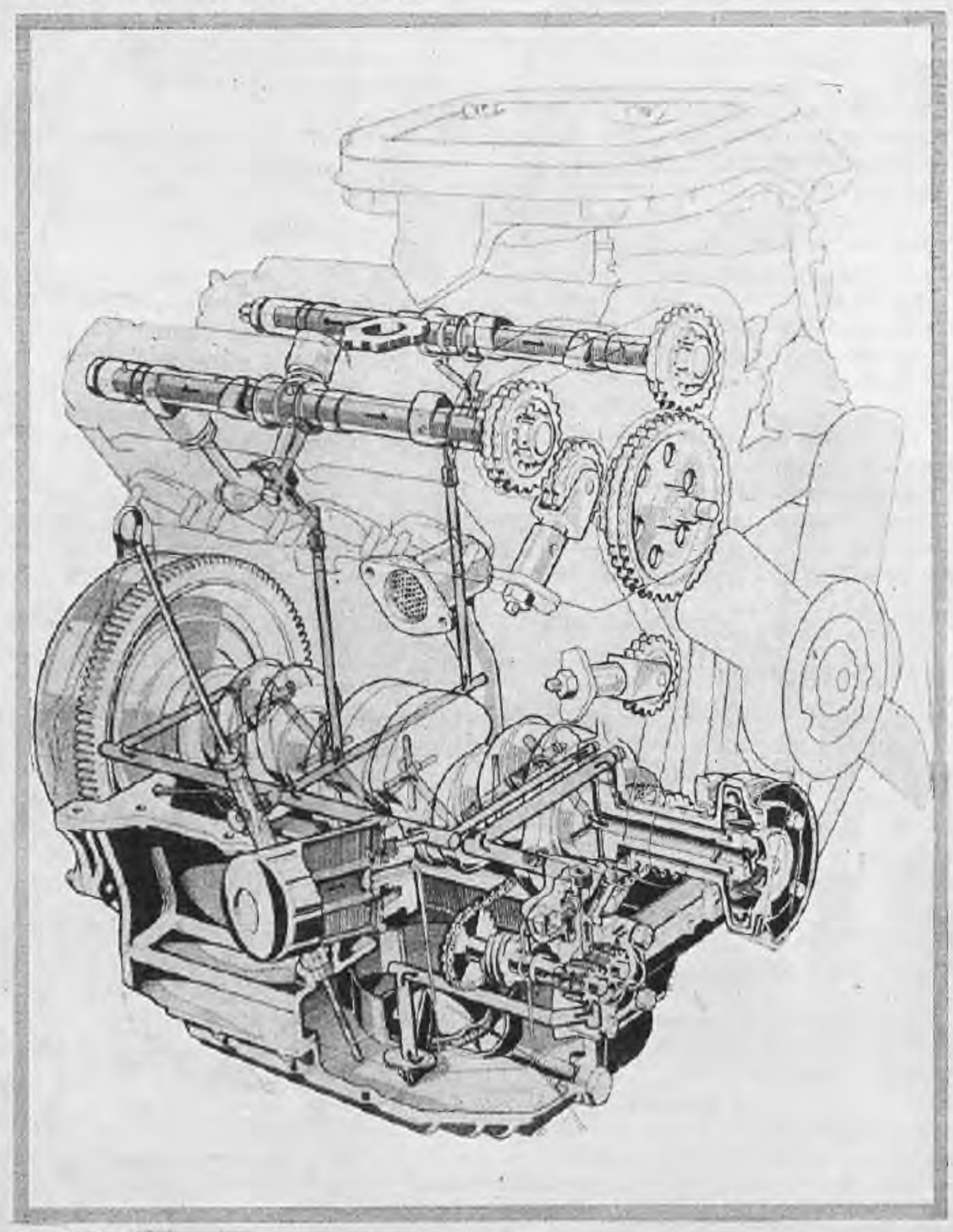
Para la elección del lubricante apropiado habría que realizar un estudio exhaustivo del motor preparado y sus condiciones de trabajo —y lógicamente este estudio por lo complejo escaparía a nuestras posibilidades (solamente las fábricas de autos en combinación con las compañías petroleras los hacen), en consecuencia solamente nos podremos referir a algunos conceptos básicos: un motor moderno, armado con tolerancias normales utilizará un aceite de viscosidad igual a la prescripta por el constructor, es decir de 20 a 30 SAE para climas templados; ese motor preparado —armado con tolerancias mayores— pasará a utilizar un lubricante con viscosidad mayor (de 30 a 40 SAE, ya) que las temperaturas de trabajo y espesor de la película lubricante serán mayores. Una viscosidad muy baja no es conveniente en motores preparados, porque la película lubricante se torna muy sutil y expuesta a romperse bajo la acción de las altas cargas actuantes sobre los cojinetes, produciendo dañosas fricciones sólidas (calentamiento y peligro de fusión). Tampoco es lógico acudir a lubricantes de alta viscosidad ya que se generan fuertes rozamientos por el excesivo espesor de la película lubricante.

EL SISTEMA DE REFRIGERACION

Los motores normales de serio (standard) tienen su sistema de refrigeración calculado de tal manera que la temperatura de trabajo se mantiene un poco por debajo de la temperatura admisible para la resistencia de sus materiales (alrededor de los 80° C), si el motor ha sido elaborado para rendir más potencia y su sistema de lubricación ha sido adecuado a ese fin, el sistema de enfriamiento no tendrá ningún problema en cumplir su cometido, pudiéndose pasar entonces a tener un límite de seguridad de alrededor de los 100° C.

Si el coche tiene motor delantero refrigerado a agua es muy conveniente quitar el ventilador accionado por el propio cigueñal del motor y reemplazarlo por un ventilador eléctrico con comando termostático, ya que un ventilador medio puede llegar a absorber unos 4-5 HP de la potencia entregada por el motor. Una bomba de agua diseñada para un motor que tenga unas 4000 rpm de régimen máximo, puede resultar inconveniente si ese régimen se incrementa a 5500 mpm, por ejemplo. Esto sucede porque la bomba produce cavitación, no mandando el caudal de agua previsto para la nueva velocidad de rotación sino mucho menos —se forma un "Vacío" tras sus paletas— en consecuencia se deberá solucionar la situación disminuyendo su velocidad (polea más grande) o disminuyendo el ancho de sus paletas (1 mm aproximadamente).

Sistema de lubricación de un "doble árbol a la cabeza" —en este caso un Osca 1600, también el filtrado es doble (centrífugo y a cartucho).



ESOS TRIANGULARES

por *RONALD HANSEN*

¿Se acuerdan de los Campeonatos Triangulares? Terminaba la década del '50. Década importante para nuestro automovilismo. Importante porque muy poco a poco, y con gran bronca de muchos, empezó a infiltrarse la herética noción de que el motor no era lo único que tenía un auto de carrera. Vinieron autos que exigían rebajes en las curvas, la gente empezó a fijarse en los carteles para saber donde cortar. Hasta hubo quien pensó que no era cómodo tener la palanca de cambios entre las rodillas y detrás del volante.

Los Campeonatos Triangulares se corrieron entre Argentina, Uruguay y Brasil, y sus protagonistas eran los imponentes monstruos de entonces; Ferraris y Maseratis con motor Corvette, rescatadas de los circuitos Grand Prix para seguir corriendo en las exóticas pistas de América del Sur (¡olé!). También estaban los coches sport, las bestias que bufaban, las Ferrari cinco litros y Maserati 3000 seis cilindros.

Era la época de cuando corría Froilán González himself (como diría Emilio del Valle), Roberto Bonomi, Luis Milán, Ramón Requejo. Pleno apogeo del gallego Iglesias. Por el lado cisplatino, que le dicen, estaba el Bocha González, Carlos Dánvila, Asdrúbal Fontés, Alberto Uría, Héctor Fojo, que ahora vive y se desarrolla en el hígado de Horacio Steven, tenía en esa época una preciosa Maserati 4CLT con motor Corvette.

Los brasileños formaban un grupo dicharachero, ruidoso, bien montado. Ciro Cayres, Pascual Nastromagario, Fritz d'Orey. También chasis ex-GP con motor V8, casi siempre Corvette. En general, y no queriendo herir susceptibilidades, los rioplatenses dejaron un mejor saldo en cuanto a conducción. En el Uruguay había entonces vacas gordas y los coches orientales eran el temido cuco para los nuestros. Requejo recién había logrado ponerle un motor V8 a su Mecánica Nacional y para esa época llegaba de Norteamérica la sensacional novedad: los botadores a rodillo para Chevrolet V8... Jesús Iglesias nunca tuvo un V8. Siempre corrió con Chevrolet seis. ¿Siete bancadas? ¿En esa época? Ni pensarlo.

Se corría en el Autódromo de Buenos Aires, en El Pinar, y en Interlagos. Me acuerdo la vez que el ACA llevó su flamante cronómetro electrónico. Necesitaba para su funcionamiento el suministro de corriente de 6 volts. Alguien (creo recordar quien, pero no estoy seguro) telefoneó a los muchachos de la Asociación Uruguaya de Volantes y dijo "Ché, necesitamos **un grupo electrógeno de doscientos veinte volts...**" Y como si fuera poco, los entusiastas uruguayos ¡pensaron que uno era poco y por las dudas trajeron dos!

Otra que cronómetro eléctrico. Ese día había en El Pinar corriente como para un pueblo entero...

¿Se acuerdan de la "austeridad"? Una noche, el gallego Iglesias parecía tener una cuestión personal con las masitas que había puesto la Asociación Uruguaya de Volantes en el tradicional ágape de su local en Pocitos. Tanto era así, que alguien le preguntó: "Ché, gallego, ¿hay mucha austeridad en Pergamino?"

Otra vez me encontré con Luisito Milan en el Aeroparque viejo. Los dos íbamos "para allá" pero con vuelos diferentes. Estuvimos charlando un rato y se despidió porque tenía que tomar su avión. Subió, y sentó, y al rato, el avión que no salía. La camarera, a contar los pasajeros y vuelta a contar los pasajeros. Pasaron lista, y Luis que sobraba. "Señor, ¿a dónde viaja usted?" "A Montevideo". "Bueno, pero con este avión no, porque éste va a Mar del Plata..."

Luis se bajó refunfuñando y nuevamente nos pusimos a charlar después de que me hubiera contado sus experiencias. Pasa un rato y Luis dice: "Ché, ¿y mi avión? Voy a preguntar a Despacho..." Fue a Despacho y la chica le dijo "Señor, ¡su avión ya está decolando! ¡Hace media hora que lo estamos llamando por los altoparlantes!" Juro, repito, juro, que Luisito salió corriendo detrás del DC-3 que ya estaba recogiendo las ruedas de su tren de aterrizaje...

Sé que llegó a Montevideo. Cómo, no sé, porque a la media hora yo estaba volando rumbo al Uruguay, y después me olvidé de preguntarle.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

¡HAY QUE ESTAR EN LA CARRERA!

El próximo domingo desde las 8 en la

VUELTA DE BAHIA BLANCA

en el relato palpitante y el comentario sagaz del consagrado equipo de

"Emoción en las Rutas"

TITO REBAGLIATI - OSCAR GAÑETE BLASCO
EDUARDO PEREZ TRIGAS - LUIS GARCIA DEL SOTO
CARLOS ALBERTO LEGNANI - DARIO RINALDI

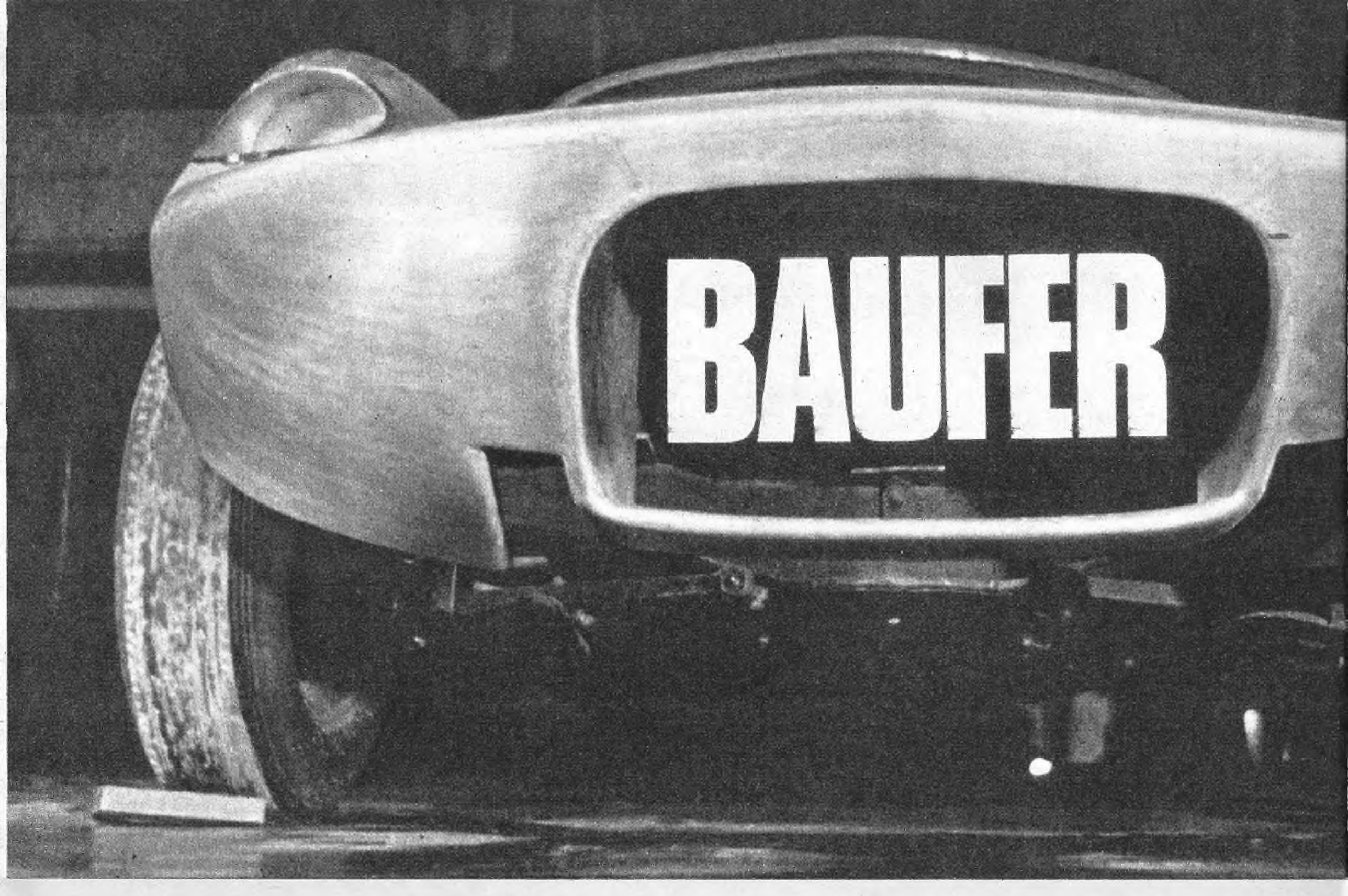
y la incorporación de los prestigiosos periodistas

JOSE ANTONIO CALABRESE - JORGE ALIAGA
ROBERTO BO - ANSELMO LAMARQUE
ERNESTO VIETTA - JULIO CAZON

y para estar en la carrera hay que estar con

RADIO **libertad**

Primera
en toda manifestación
deportiva



Los escultores del TC pueden carrozar desde un Alfa 1750 hasta un Renault GT. Su fórmula es: técnica, amor y calidad artesanal.

La llegada de CORSA al atelier de carrocerías Baufer, coincidió con el traslado de las instalaciones a una nueva "usina" en la calle Washington. La firma se renueva, convirtiéndose comercialmente en *Baufer Style*, centro de trabajo dedicado exclusivamente al diseño, construcción y desarrollo de vehículos de alta performance. Allí fuimos para encontrar la equilibrada y efectiva conjunción de la madura tradición artesanal con la joven técnica universitaria.

HEREDARAS EL VIENTO

La presencia de un Alfa Romeo 1750 del período vintage y nuestra condición de "dueño Bugatti" fueron suficientes para lanzarnos como viejos camaradas en el torrente evocativo de los "años locos", cuando los "concours d'élégance" europeos exhibían carrocerías construidas por Baudena en Francia.

El Alfa Romeo pertenece al Ing. Mc Cloud de IKA y sobre su chasis se construirá una imitación de la carrocería Zagato de la época.

A los 53 años, Baudena es mentalmente rápido, ágil e inquieto. Si su formación es básicamente francesa, realizó viajes de estudio y perfeccionamiento a varios países de Europa. Sorprende descubrir que, para él, los conocimientos de estática gráfica y de dinámica de los fluidos son una fresca vivencia.

La observación de su trabajo recuerda —no en vano— la calidad aeronáutica. Durante más de 20 años Baudena proveyó a fábricas de aviones piezas tales como venturis, carenados, ductos para radiadores y, en general, piezas cuya construcción con herramental presentara problemas insalvables o sólo pudiera encararse después de ensayos experimentales. Su hijo (28 años, asiduo espectador en TC y TM), heredero de la tradición familiar, cuenta que su padre era uno de los pocos espcialistas cuyas soldaduras estaban aprobadas por la aeronáutica nacional francesa. Ver para creer: el Chevrolet-Baufer de Bonnano tiene bocas de carga de material ferroso soldadas a los depósitos de combustible de aluminio, utilizando este último metal como material de aporte; esta soldadura fue realizada con soplete oxiacetilénico común y cumple adecuadamente con los requerimientos de estanqueidad y resistencia mecánica.

Además del Alfa 1750, el taller Baufer Style está elaborando actualmente dos automóviles: uno de ellos es el vehículo para TC de Ricardo Bonnano, construido sobre la base de un Chevrolet Fleetline 1947; el otro es un simple ejercicio para una cupé GT, realizada sobre la base de un Renault 1093, aunque se parece más a un "proyecto secreto" que a un simple ejercicio, demasiado caro como ejercicio sin proyección de mercado.

Cierra el triángulo de Baufer Style, Ferreira Basso (22 años, tercer año de ingeniería), dibujante y proyectista del equipo.

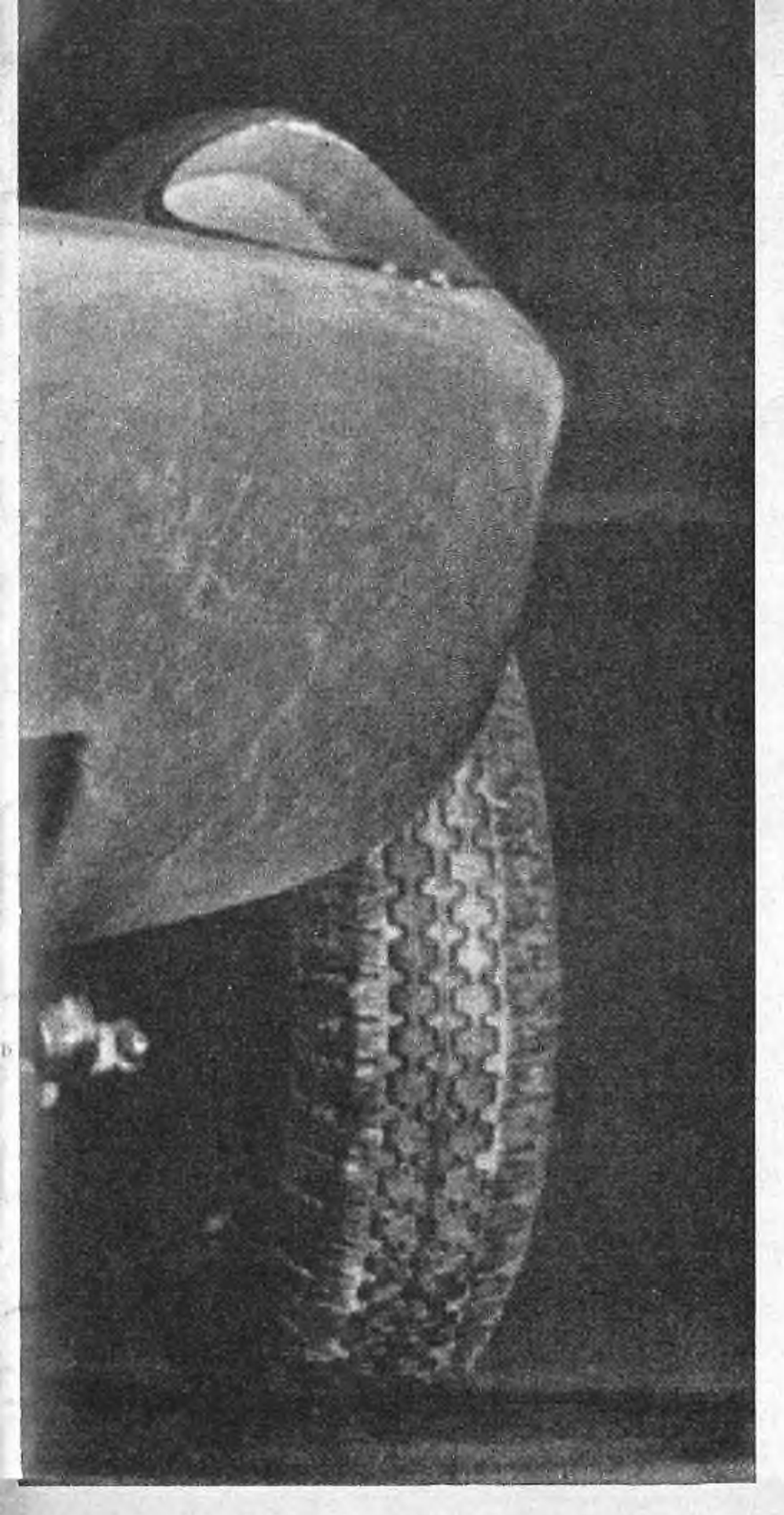
LAS LIMITACIONES DE UN TC

El Chevrolet Fleetline es uno de los modelos que se pueden utilizar como punto de partida para construir un TC tradicional. Este automóvil, concebido en una de las épocas de menor inspiración de los norteamericanos e ideado con el modesto pretexto de trasladar señoras gordas desde A hasta B sin complicaciones de ninguna clase pero también sin ninguna clase de satisfacciones—, se ha convertido en las manos de Baudena en un vehículo con atractivos y hasta con cierta fineza, salvando distancias.

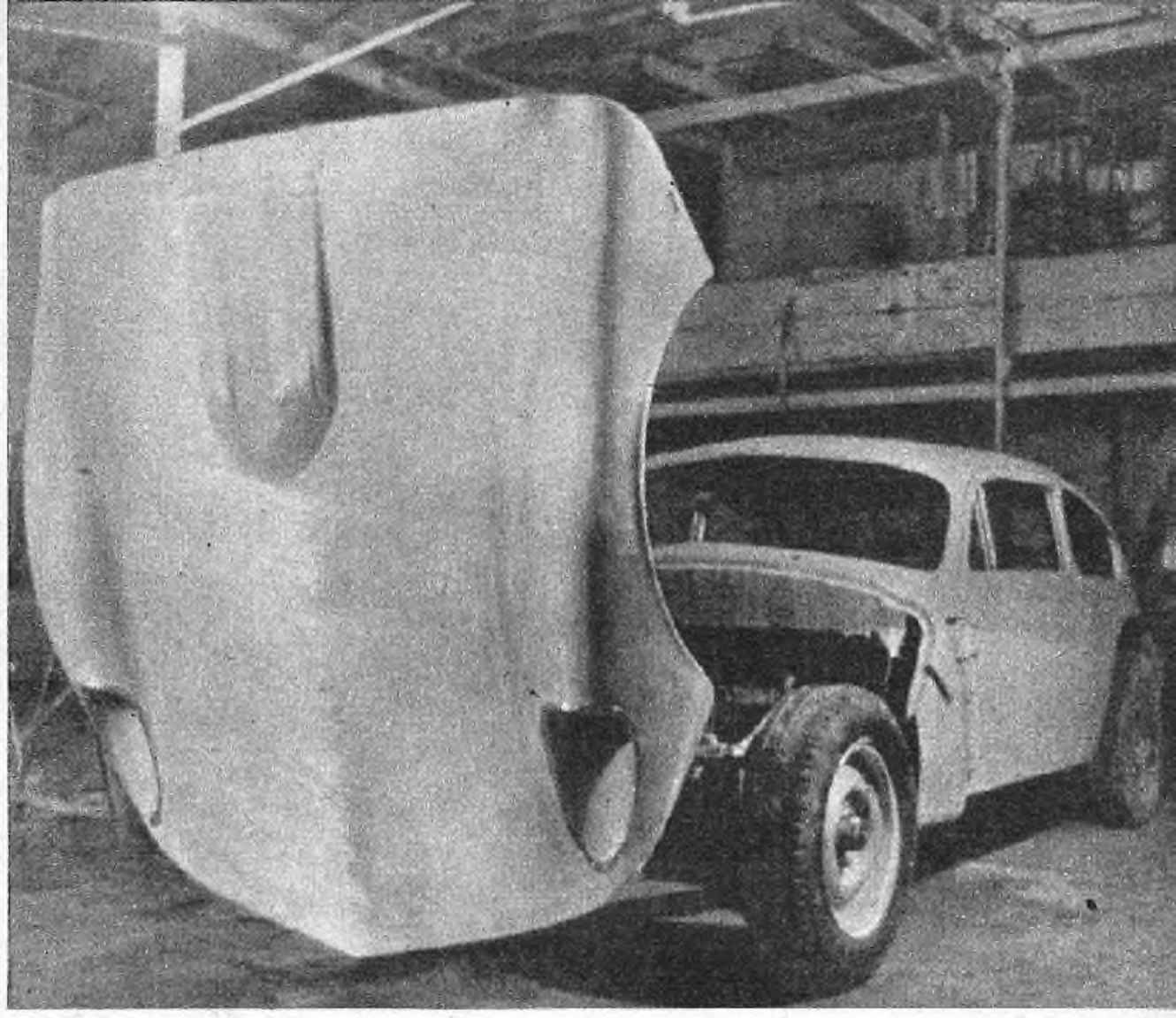
No puede asegurarse que este automóvil sea aerodinámico, en el sentido estricto de la definición, porque no se han realizado experiencias prácticas para comprobarlo, pero es un hecho que los diseños de Baufer utilizan relaciones de puente más largas que las de los competidores. Cuando se lleva al tablero de dibujo la sección transversal anterior de un automóvil de éstos (construcción libre), la sección maestra (limitada reglamentariamente) y la sección posterior (construcción libre) se obtiene un bonito carro de la Panificación. Se hace evidente que con estas limitaciones el éxito de Baufer está fundado en la excelencia de diseño de los detalles y del trabajo de construcción.

La boca frontal es de una superficie 20 por ciento menor que la del radiador; de

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



por ENRIQUE CARMONA
fotos OSVALDO DUBINI



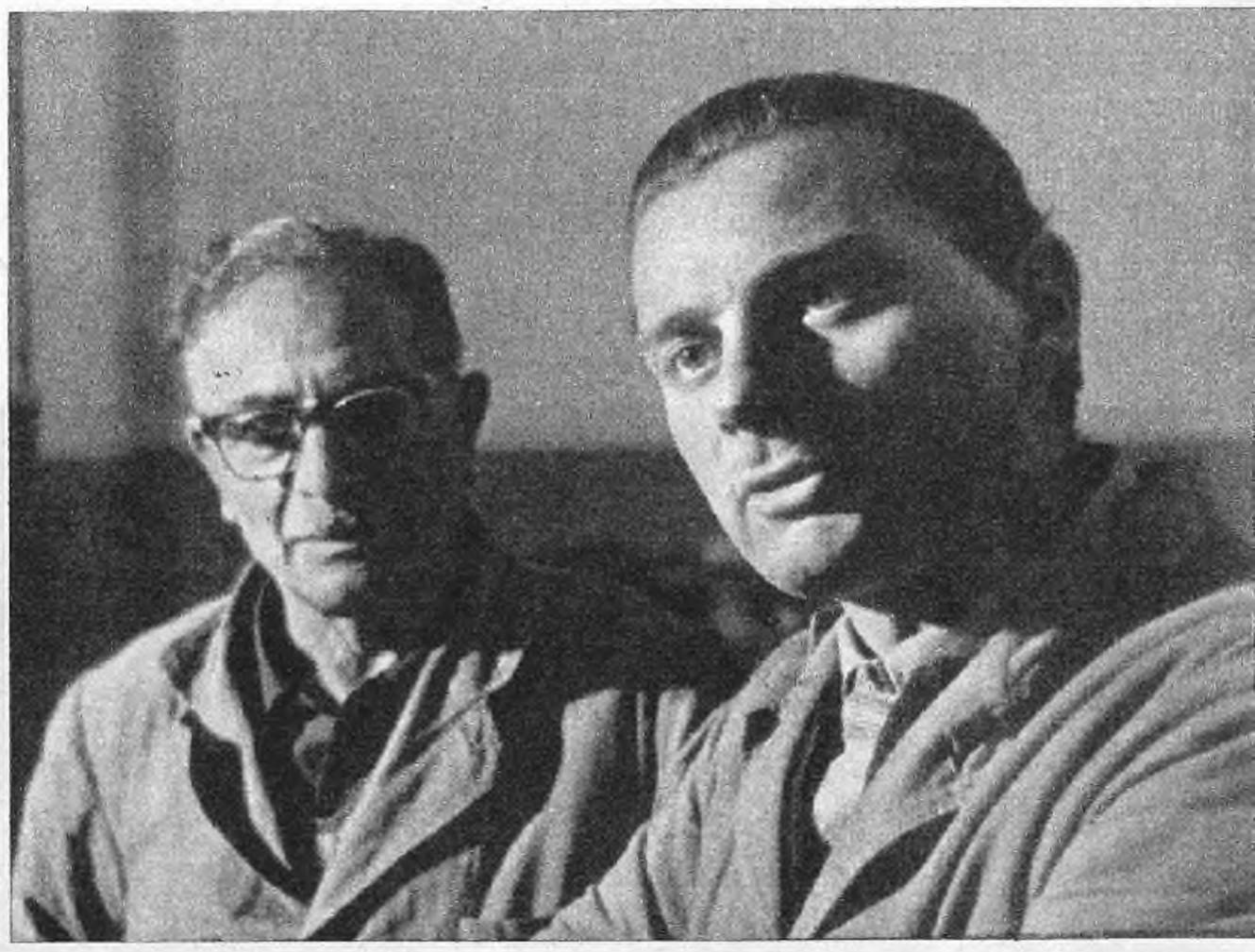
En la trompa del Chevrolet-Baufer se observa la calidad de diseño y de realización de un escultor cuya materia prima es la chapa de aluminio.

allí el aire es conducido a través de secciones crecientes para salir a ambos lados de la carrocería.

Después de desbaratar el masivo tablero Chevrolet, se lo ha reemplazado con otro provisto de numeroso instrumental de aguja colocado, con la única excepción del cuentavueltas, frente al acompañante, quien se supone es el más apto para juzgar, a través de ellos el estado de la "sala de máquinas".

Los depósitos de combustible son de chapa de aluminio soldada, aunque los rompeolas han sido fijados con remaches y van diamétricamente dispuestos a ambos lados del cockpit, por debajo y detrás de las butacas.

Como puede observarse en las fotografías, las formas exteriores de la carrocería están prácticamente terminadas, faltando el montaje interior, incluyendo los tapizados. La trompa es descendente para aumentar la carga dinámica y la cola sigue los principios que el profesor Kamm enunciara hace 30 años y que los constructores redescubrieran hace diez y utilizaran desde hace cinco.

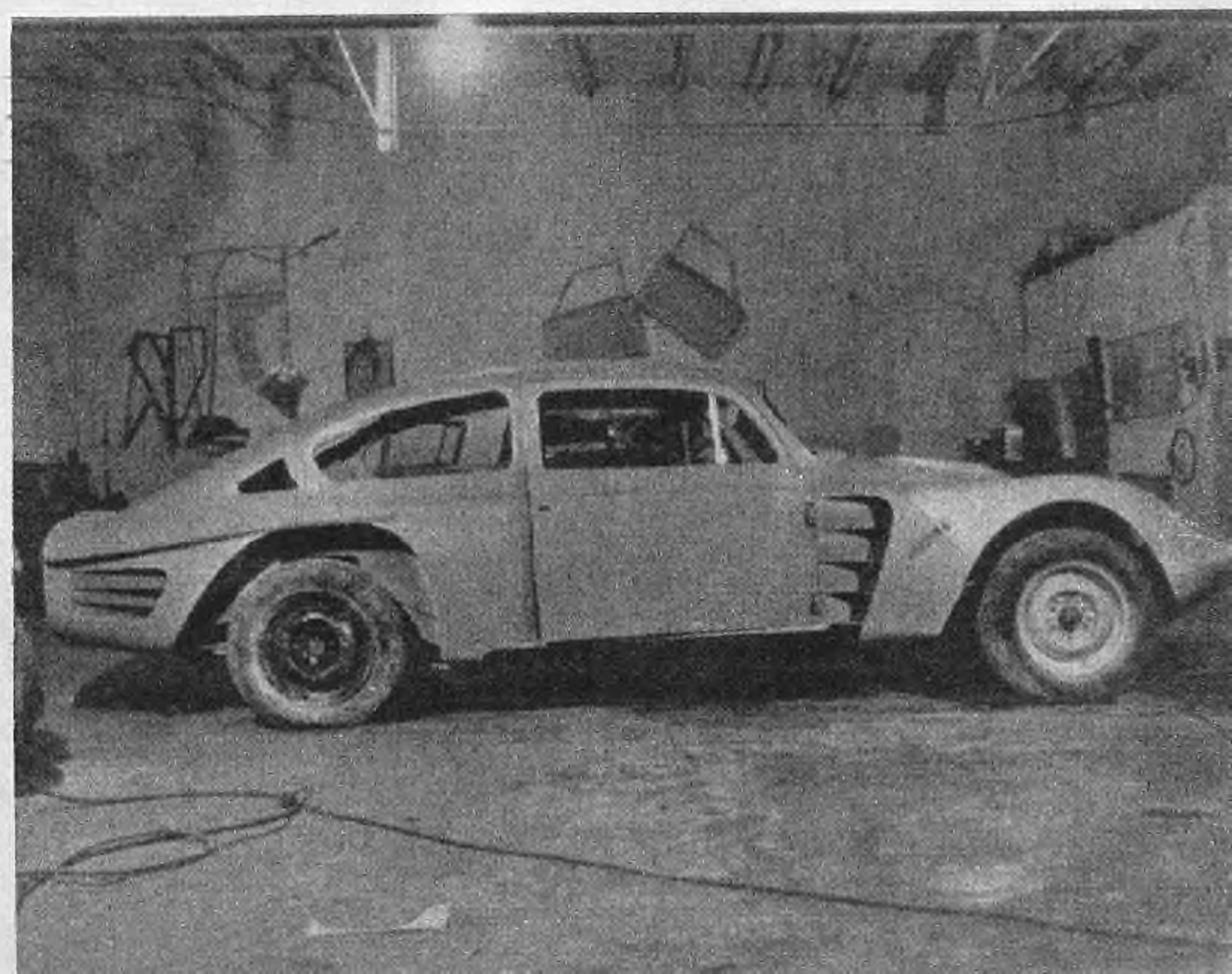


Baudena y Ferreira Basso aportan arte y experiencia, técnica y juventud a las carrocerías que se diseñan y construyen en Baufer Style.

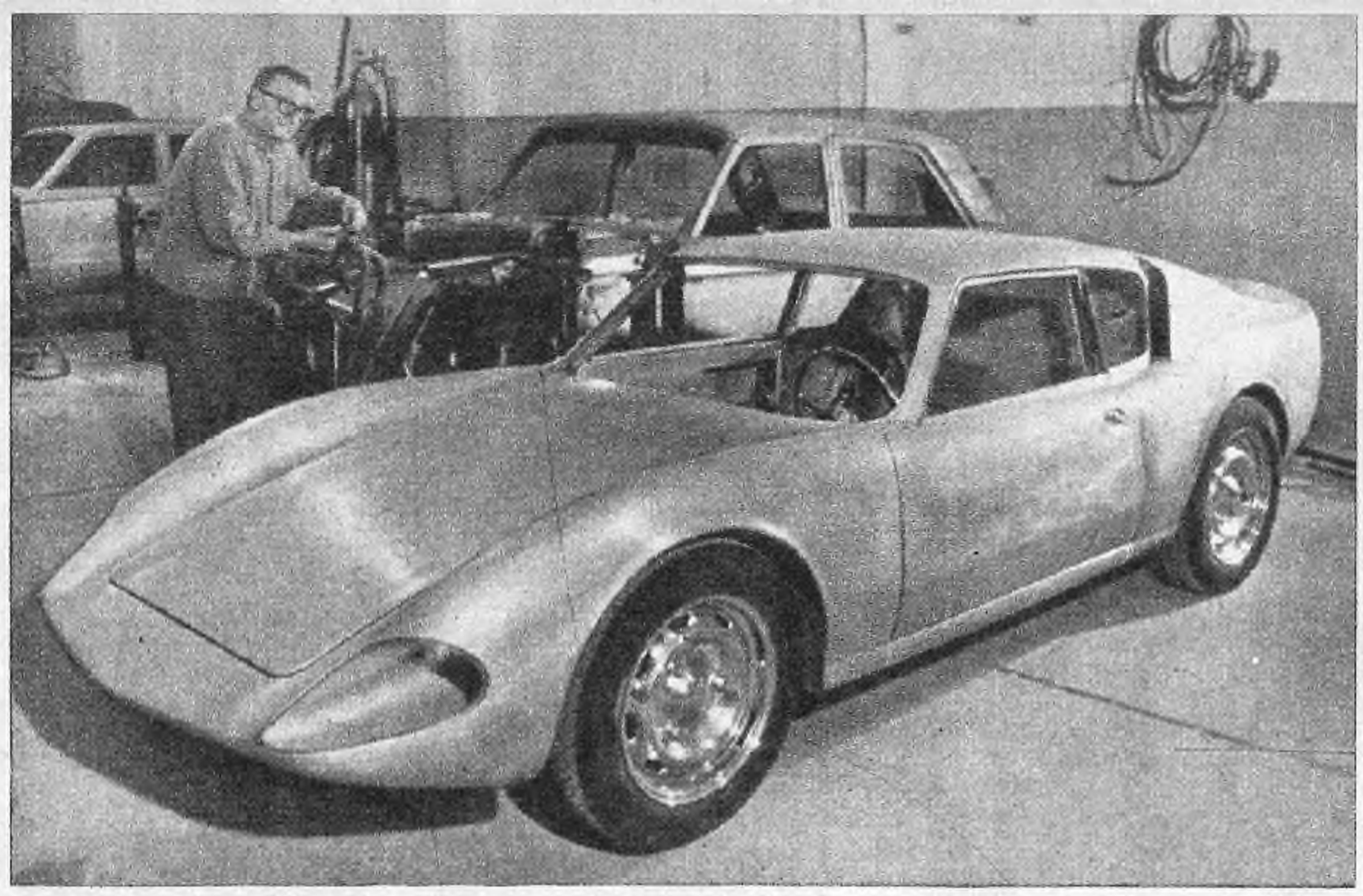
EXECUTIVE VELOCE

El Renault-GT —hecho para ejecutivos apurados, en la opinión de Baudena— es sin duda el automóvil más interesante y racional realizado en los talleres Baufer. Como es precisamente un GT y no un vehículo puro de competición, se han utilizado los elementos standard 1093 y se ha mantenido la luz mínima al suelo del vehículo original.

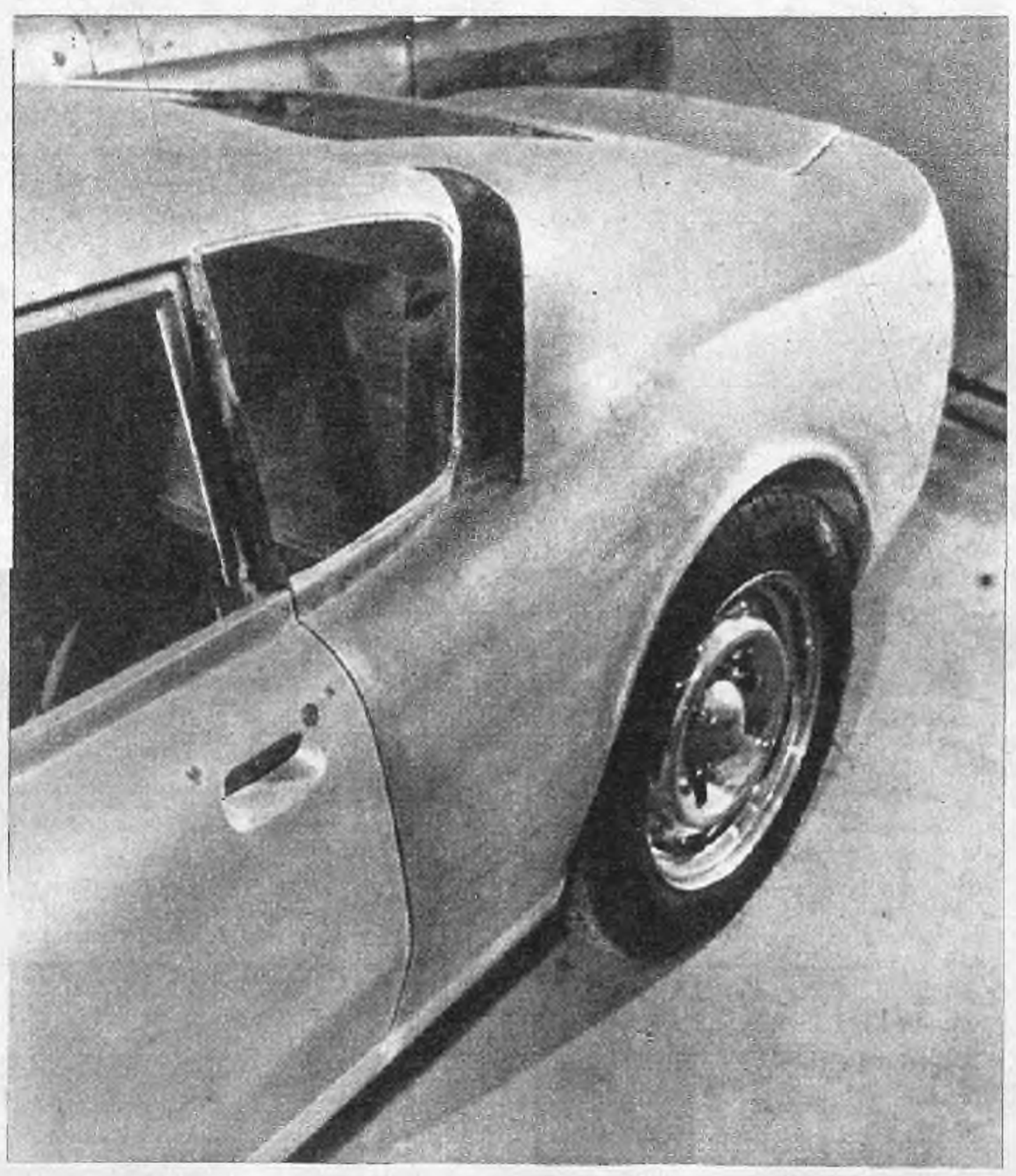
La estructura portante del Renault ha sido reemplazada por una estructura tubular cen-



El Chevrolet-Baufer de Bonnano, hecho sobre la base de un Fleetline, es un aporte renovador a las formas del TC.



No estamos en Italia, ni soñamos; estamos en Coghlan frente a un automóvil cien por ciento nacional: carrocería Baufer, mecánica Renault 1093.



Estas entradas de aire refrigeran el motor del Renault GT a menos de 80 km/h; a mayor velocidad el aire pasa por encima y el radiador toma aire desde abajo del piso.

tral tipo Pratt que, a la De Tomaso, forma un cajón central longitudinal que se une a las traviesas delantera y trasera Renault formando un conjunto de gran rigidez tensional.

Uno de los detalles técnicos de mayor interés es la solución adoptada para la refrigeración y ventilación del motor. Hay tres entradas de aire, dos laterales y una por debajo del vehículo. Hasta 80 km/h (según los cálculos de Baudena) las tres admiten aire hacia el radiador; a medida que aumenta la velocidad, aumenta también el espesor de la capa límite, provocando la disminución del caudal de aire que entra por las aberturas laterales, pero simultáneamente aumenta la presión debajo del piso, compensando aquella pérdida de caudal con una mayor entrada de aire por la abertura inferior. En otras palabras, se ha buscado que, a menor velocidad, cuando la presión es menor, se disponga de la máxima sección de entrada, y cuando la mayor velocidad determina una mayor presión de aire, la sección de entrada disminuye proporcionalmente, manteniendo siempre al mínimo la pérdida aerodinámica.

En cuanto a la actualidad y calidad de la carrocería como elemento estético, las fotografías son suficientes para juzgar.

LA FILOSOFIA DE UN CARROCERO

Cada uno de los trabajos realizados por Baufer (Larry, Erverto Rodríguez, Faustino, Conti/De la Torre, Emiliozzi, Chevy II, Urruti) es distinto al anterior y a los que le siguen y lo es en función de una evolución dinámica. Baudena defiende con convicción sus motivos: "No quiero repetirme y en los veinte años de vida que a lo mejor me quedan, pienso aprender y hacer muchas cosas, siempre unas distintas de las otras. No queremos convertirnos en industriales; seremos artesanos hasta la muerte".

La verdad tiene un momento de originalidad en que se parece a la mentira, es entonces cuando las anécdotas suelen confundirse con el chisme. La diferencia la establece la intención del espectador. Estas notas confidenciales son eso: verdades en estado embrionario,expuestas a toda suerte de peligros. De todas formas, no nos arrepentimos de jugar en la cuerda floja; si de algo estamos seguros, es de que no escribimos para ingenuos.

A los nenes que nacen en Módena los alimentan con sopa de pistones y cuando llegan a grandes se dedican a construir Ferrari, Maserati, Serenissima, Nembo, etc. Esta última marca es la más reciente cuota a la tradición fierrera de dos conocidos ciudadanos de Módena, Neri y Bonachini, quienes han diseñado y construido un chasis Sport con motor Ford en el extremo delantero, suspensión independiente en las cuatro ruedas, frenos de disco Campagnolo y ruedas de magnesio Amadori. El Nembo utiliza el motor Ford norteamericano de siete litros de cilindrada y ocho cilindros en V, con dos carburadores Holley cuádruples y un múltiple de escape italiano.

Los pilotos Hubert Hahne y Tony Fischhaber han efectuado recientemente la primera prueba del Brabham-BMW sobre el circuito de Hochenheim.

El automóvil que fuera conducido por Dan Gurney en fórmula Uno durante la pasada temporada, está accionado por un motor BMW de dos litros con tapa de cilindros Apfelbeck de cuatro válvulas por cilindro. Parece de todos modos que el automóvil no está destinado a ser empleado en competencias de monopostos sino que representa un excelente banco de pruebas para el motor BMW que deberá ser presentado en julio sobre un automóvil Sport de la fágrica de Baviera.

Rodolfo Fraga, gerente técnico de la División Competición de Industrias Kaiser Argentina y Gastón Perkins, piloto número uno de ese equipo y campeón argentino, viajaron a París especialmente invitados por la fábrica Renault de Francia.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

CONFIDENCIAL

Durante su estadía visitarán las fábricas de Renault, Gordini y Alpine y asistirán a la disputa de las 24 Horas de Le Mans y la Copa de los Alpes. Es posible asimismo que Perkins participen en estas competencias formando parte de los equipos Renault o Alpine; esta posibilidad es particularmente interesante pues tanto los productos Renault como las posibilidades conductivas de Perkins se adaptan muy especialmente al recorrido de la Copa de los Alpes que se disputan sobre caminos similares a los de las etapas de montaña de nuestro Gran Premio.

El viaje de Fraga y Perkins postergará en más de un mes y medio la presentación del equipo oficial IKA en nuestro país, demorada hasta ahora por problemas de reorganización en la empresa que determinaron dos mudanzas de los talleres de competición. La más reciente de ellas —actualmente en ejecución— llevará la división "IKA Corsa" a la calle Oro al 1700, al local que perteneciera anteriormente al taller-escuela de Siam Automotores.

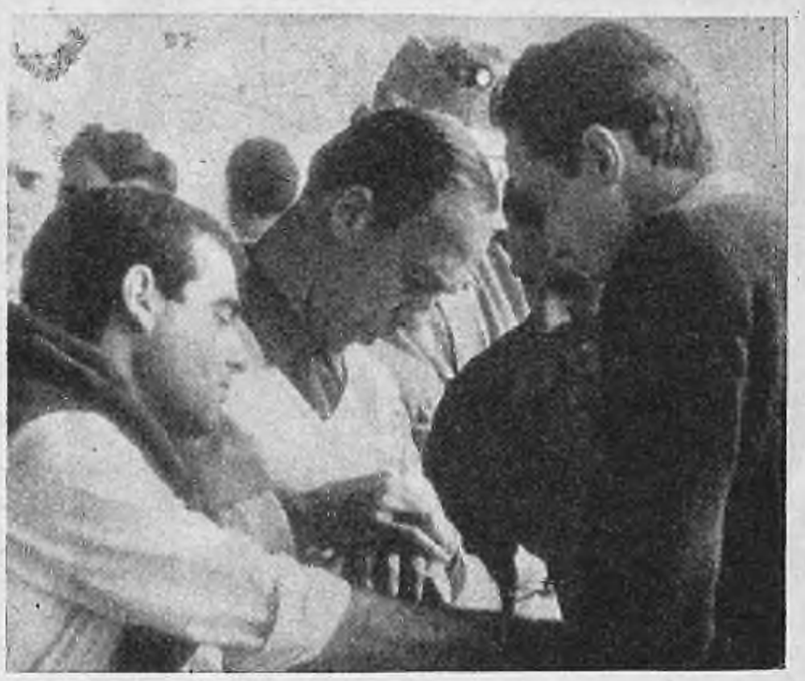
Un Ford Cortina Lotus equipado con un compresor Shorrock alcanza una potencia de 200 bHP con una presión de compresión de 15 1b/pulg². ¿Una locura? No exactamente; más bien es el vehículo elegido por el equipo inglés Willment para competir en Turismo rupo 5 contra los Galaxie, Falcon y Mustang.

En materia de automóviles Sport el equipo utiliza como es tradicional, su diseño propio: el Willment-BRM de dos litros de chasis espacial y diseño convencional para un moderno automóvil de su tipo. Este vehículo es impulsado por un motor BRM V-8 de un litro y medio, agrandado a dos litros.

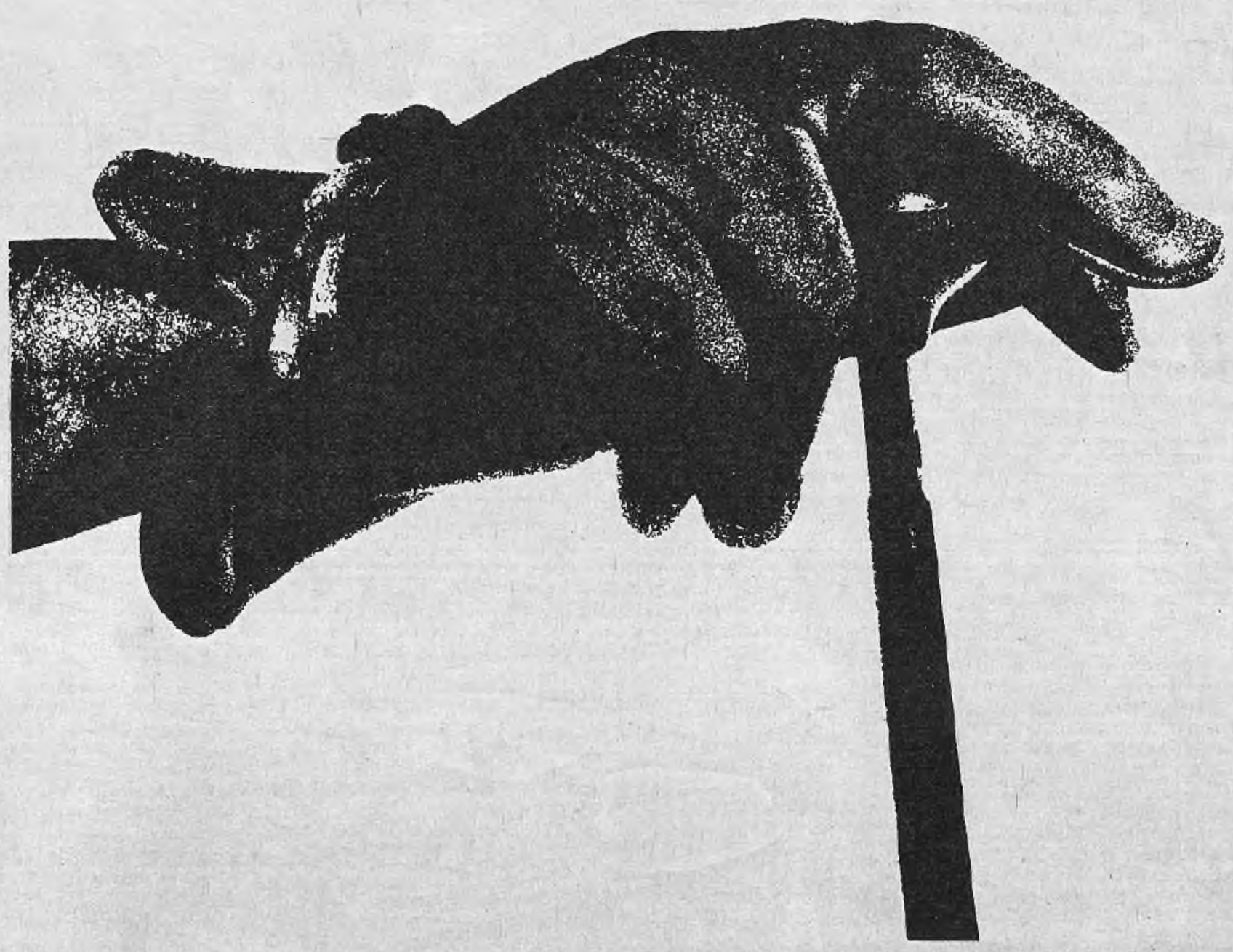
La formación de la peña automovilística "Chevy Siete" marca el retorno al TC de los cinco hermanos Rodríguez, alejados del ambiente desde hace diez años. Entusiasta colaborador en ella es Martín Cepero, auxilio habitual de Cupeiro y su Chevy I. Félix Sodríguez será el conductor y Ricardo el acompañante, en el automóvil TC que están construyendo sobre la base de un chasis Meunier. La carrocería es "made in Rodríguez", de tipo Fleetline. Utilizarán un motor siete bancadas, una caja Corvette 400 HP similar a la de Hubén Roux, un diferencial mpala 1962 autoblocante y frenos Discofren. Esperan tener el auto listo y correr un par de carreras antes del Gran Premio, para poner las cosas bien a punto antes de la competencia máxima.

Pasa el tiempo y el ídolo queda. Esta frase tiene un destinatario: Oscar Gálvez. En efecto, las glorias del "aguilucho" no sólo se mantienen frescas en el recuerdo de nuestros aficionados, sino que las mismas se acrecientan a medida que transcurre el tiempo. He aquí una muestra más: Una delegación de la Auto-Peña "El Aguilucho" de la ciudad de Rosario se hizo presente el miércoles pasado en la concesionaria que tiene Oscar en la calle Francisco Beiró para testimoniar su admiración y afecto para el "más gran de de los corredores que haya dado nuestro país", al decir de los simpáticos "fans".

En el sencillo pero emotivo acto, se hizo entrega al Aguilucho de un pergamino recordatorio y un emblema de la Peña. Un eslabón más en la cadena de admiradores que Oscar Alfredo Gálvez supo ganar en su dilatada actuación.



MAS MARCHAS
CON MENOS CAMBIOS



Usted hace todos los cambios que le pide una marcha perfecta. Sólo cuando se trata de aros de pistón los cambios se reducen al mínimo. Fabricantes y mecánicos lo han conseguido adoptando Perfect Circle -la marca del 2 en 1- para automotores nuevos y usados. Garantía mundial de durabilidad, perfecta compresión y máximo rendimiento.

AROS DE PISTON

PERFECT CIRCLE

FABRICADOS POR E. DANERI i.c.s.a. LICENCIADA DE PERFECT CIRCLE - DIV. DE DANA Co. U.S.A.

Las cartas de esta sección deben dirigirse a CORREO CORSA, Av. Alem 884, Capital Federal. Contestaremos las consultas que se nos hagan con claridad, dando preferencia a quellas que tende interés general.

FOCOS CON HUMO

De Julio Alberto Fernández - Villa Celina

Me dirijo a Uds. para sacarme una duda, soy muy tuerca y mecánico a la vez, me gustan las carreras y por esa razón no me pierdo una sola revista de Uds., los felicito. El domingo 15 de mayo pasado se realizó en el Autodromo del Parque Almirante Brown la carrera de los 200 Km de la Ciudad de Bs. As. (AAAS). En la categoría "D" el coche Nº 67 de A. Jobad-A. Bosch (Fiat 1500) que creo salió 5º tenía algo raro que noté en todas las vueltas, cuando entraba a la horquilla. No sé si cuando hacia el rebaje o frenaba, largaba humo por los FOCOS traseros reglamentarios, la cosa la hacia en toda la competencia y a mí me extrañó mucho porque los demás coches no lo hacían.

De paso quisiera saber qué pasó con el coche Fiat 770 Cupé que no lo vi en la final.

R.: Efectivamente, Ud. lo notó bien. lo que seguramente ha sucedido es que al frenar violentamente para encarar la horquilla (recordar que los coches "vienen con todo" por la recta más larga) las gomas tienden a bloquearse —se bloquean algunas veces— y se queman produciendo un humo que encajonado bajo los guardabarros salían en parte por los intersticios que quedan entre los faritos de posición y sus alojamientos.

Ignoramos qué pasó con el coche Fiat 770 que Ud. menciona.

LICENCIAS

De A. S. I., Villa Real, C. Federal

¿Cómo se obtiene el registro de corredor a los 18 años? ¿Se puede correr con un automóvil completamente standard en Turismo? ¿El acompañante puede ser menor de 18 años? ¿El acompañante necesita registro de corredor?

R.: Primeramente se debe solicitar la licencia por carta aclarando: I) En qué competencia desea completarse con su fecha de realización. II) Automóvil que va a conducir y en qué categoría. III) Si es menor de 22 años, acompañar la solicitud con la autorización del padre o tutor con firma legalizada por Escribano Público. IV) Agregar mil pesos en concepto de derechos a percibir por la CDA. V) Aclarar debidamente dirección y teléfono. Luego lo citarán por carta, para que se presente en el lugar, día y hora que le indiquen, con el automóvil que conducirá en competencia, con cinturón de seguridad. Deberá llevar además casco y el recibo de pago, en el cual se hará figurar luego el resultado del examen.

Las pruebas se realizan en el Autódromo de uenos Aires los días miércoles a las 12.30. Los aspirantes del interior procurarán buscar la fecha oportuna para apersonarse a ese lugar, día y hora; de lo contrario, si hubiera razones de gran distancia u otro impedimento similar, la Comisión arbitrará los medios para realizar la prueba exigida. Esta prueba consistirá en una parte teórica y otra práctica (prueba de manejo). En la primera parte los postulantes deben conocer todas las normas para la obtención de la Licencia de Piloto que la podrán obtener dirigiéndose a la Comisión Deportiva Automovilística, Automóvil Club Argentino, Avda. del Libertador 1850, Capital Federal.

Cada postulante debe saber las señales que son utilizadas durante el desarrollo de una manifestación deportiva, las autoridades de una prueba, facultades y deberes de los comisarios deportivos, comportamiento de los corredores, forma en que debe efectuarse el paso, distribución de publicidad, equipo de corredores, recorrido de la carrera en sentido inverso, retiro de máquina y corredores, copilotos, categoría de las licencias y a quienes se otorga, infracciones a los reglamentos, penalidades, escala de penalidades, multas, exclusiones, suspensión, retiro de la licencia, efectos de suspensión, descalificación, etc.

Es indispensable que a la presentación del pedido de licencia se acompañe certificado médico psíquico y físico expedido por autoridad competente. Debemos recordar que con la inscripción de un automóvil en una competencia también es necesario presentar la licencia de concurrente del dueño del automóvil.

En la categoría Turismo se puede correr con un automóvil completamente standard siempre que tenga la homologación correspondiente. El acompañante no puede ser menor de edad. Existe una diferencia entre ser acompañante o copiloto: el acompañante no necesita Licencia de Piloto, mientras que para el copiloto es condición indispensable poseerla. En cada reglamento particular de las competencias establece si es necesario o no.

FRANCESES

De Jorge A. Saulnier Coquet - La Plata

Desearía que me contestaran algunas preguntas:

1) ¿Cuál es la velocidad máxima del Renaul-Alpine y la del Matra Djet Sport? ¿Se producen en pequeña serie?

2) ¿Se producen en Francia el Simca 1300, 1500 y 2000 reformados por Carlo Abarth? El 2000 qué motor utiliza, es creación absoluta de Abarth o es un derivado Simca? ¿Cuál es la velocidad de estos modelos?

3) ¿Produce Panhard, ahora asociada a Citroën, algún modelo deportivo? ¿Cuáles son sus características principales?

4) ¿A cuánto asciende la velocidad máxima del Ranaul de Copello, y la del equipo IKA?

5) De prepararse dentro de las cláusulas establecidas por el Anexo "J" un Peugeot 404 normal, un AGs y un 404 a inyección ¿cuál creen Uds. que daría más velocidad?

6) ¿Cuál es aproximadamente la velocidad máxima estimada de los Peugeot 404 que intervinieron en el G. P. Internacional de Turismo y la de los Fiat 1500?

R.: Los modelos 1966 de Alpine que se producen son varios: el Alpine A 110-1100 y A 110-1100 L que caminan de 200 a 210 Km/h y los modelos Alpine A 110-1300 y A 110-1300 L que tienen una máxima de 215 y 228 Km/h respectivamente; ambos son derivados del Renault. El Matra Djet V "S" con el motor de 95 CV alcanza 200 Km/h de velocidad, la fábrica los produce en pequeña serie (4 vehículos diarios).

2) Carlos Abarth no produce en Francia ningún automóvil, y el Abart Simca 2000 es fabricado por Abarth en Torino-Italia con mecánica Simca 1000 pero con un motor propio. Se trata de un 4 cilindros en línea de 1946 cm³ (88 mm x 80 mm de diámetro y carrera) con doble árbol de levas a la cabeza, cinco gancadas, cárter seco, dos carburadores Weber 58 DCO 3 etc. Desarrolla 202 CV (DIN). Este coche camina a modestos 270 Km/h. En la línea Abarth de 1966 no figuran otros modelos derivados del Simca.

3) El auto más deportivo que fabrica Panhard es el 24 CT que es una cupé 2 más 2 de 848 cm³ (84,8 mm x 75 mm de diámetro y carrera) de 60 CV (SAE) y una velocidad máxima de 160 Km/h.

4) Según Oreste Berta —preparador del auto de Copello— el Renault alcanza 7800 rpm en 4ª lo que daría (según la multiplicación usual) una velocidad de 188 Km/h. Nosotros no estamos seguros de la verosimilitud de su aseveración. Los 1093 del equipo IKA tenían una máxima aproximada de 170 Km/h.

5) El Peugeot AGs no es "Anexo J", y de los otros dos caminaría más (Cabalén ya lo probó en el G. P. de la Montaña del año 1964) el equipado con inyección Kügelfischer.

6) Creemos que ambos coches caminan alrededor de los 180 Km/h.

CATEGORIA "C"

De Sergio Giordano - Capital.

Quisiera por intermedio del correo me contesten las siguientes preguntas respecto al Gran Premio de Turismo del año 1965:

1) En la categoría "C" quiénes fueron los diez primeros clasificados en coches nacionales en la general.

2) El promedio general correspondiente a cada máquina.

3) También en la general y en la misma categoría, los cinco primeros Auto Unión que llegaron a Arrecifes y sus promedios generales de carrera.

R.: Los diez primeros clasificados en la categoría "C" con coches de industria nacional fueron:

1º H. Maneglia	*Fiat 1500*	*Promedio: 112,992 Km/h.*
2º A. F. Marin	*Fiat 1500*	*Promedio: 112,852 Km/h.*
3º C. G. Martin	*Fiat 1500*	*Promedio: 111,931 Km/h.*
4º D. S. Sombra	*Fiat 1500*	*Promedio: 111,402 Km/h.*
5º C. L. Pascualini	*Fiat 1500*	*Promedio: 109,614 Km/h.*
6º J. Losada	*Peugeot 403*	*Promedio: 106,040 Km/h.*
7º A. Saccomano	*Fiat 1500*	*Promedio: 106,224 Km/h.*
8º G. O. arcía	*Fiat 1500*	*Promedio: 105,472 Km/h.*
9º G. F. Curros	*Fiat 1500*	*Promedio: 101,314 Km/h.*
10º M. Estebanez	*Isard 1204*	*Promedio: 100,471 Km/h.*

La segunda pregunta queda contestada más arriba.

Respecto de su tercera pregunta le informamos que los Auto Unión no compitieron en la categoría "C" sino en la "B". Los cinco primeros fueron:

1º R. Visintini	*Promedio: 102,540 Km/h.*
2º C. Cáneva	*Promedio: 101,735 Km/h.*
3º D. R. Calcagno	*Promedio: 96,556 Km/h.*
4º J. Bolognini	*Promedio: 95,104 Km/h.*
5º "Santiago"	*Promedio: 93,986 Km/h.*

LA ESCUELITA DE KENT

De Rubén O. Rivero - Rosario

Desearía, si les fuera posible me informaran qué dirección posee la escuela Brands Hacht, Kent de Inglaterra, ya que lo único que obra en mi poder es el recorte de la revista Nº 1, página 14, columna 3 y 4.

R.: La dirección es sencillamente: Brands Hacht Racing Driver's School, Brands Hacht, Kent, Inglaterra, escríbase ahí y después cuéntenos qué pasó.

PLASTICOS

De Gustavo M. Jaureguizar - Olavarría

Estoy construyendo una lancha y un minijunior y deseo saber dónde puedo conseguir resina plástica para la carrocería de los mismos.

R.: Ud. podrá encontrar la información más completa sobre cualquier elemento que necesite para la construcción a que está abocado remitiéndose directamente a la Cámara Argentina de la Industria Plástica —Sarmiento 2494— Capital Federal.

CHEVROLET Y NADA MAS

De Delio Alcides Brumer - Pcia. de Entre Ríos

Sigo PARABRISAS mensual desde el Nº 20 y por fin veo aparecer el Test del Jeep IKA que tanto anhelaba ya que yo tengo la Pick Up Jeep de 4 cilindros Mod. 60. Bueno, mi carta lleva la finalidad de sacarlos de un error que según creo es este:

En Parabrisas CORSA Nº O, página 8, parte superior, figura el coche de TC como si fuera el F-100 de Casá en la carrera de La Pampa. Pues bien, para mí es el Chevrolet ex Crispulo Villanueva, piloteado ahora por Héctor Figlioli, representante de Lanús.

Soy Chevroletista de alma y sigo todas las performances de los hombres, desde el más encumbrado hasta el más modesto que

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

pilotean los productos G. M. Como chevrolecista estoy en un todo de acuerdo con el Sr. Juan Michelis, de Mármol, Pcia. de Buenos Aires en el tirón de orejas al señor Peduzzi (padre) veremos si con el Ford se convierte en un segundo Emiliozzi.

Así como dejé de admirarlo a Marcos Ciani (del que era hincha fanático) cuando se cambió a Dodge, dejaré de admirarlo a Don Félix (¿resentimiento?), no sé, pero sentimos una gran amargura cuando hacen esto los ídolos. Se imaginan a Emiliozzi cambiándose al 7 bancadas de G. M. ¿y los hinchas dónde quedamos?

Ahora bien, referente al número 3 de CORSA en Confidencial, les digo que no se hagan mala sangre con el señor Nasif Stéfano, no vale la pena, pues esa reacción de ese señor está demostrando a un anti-social más de los muchos que hay sobre todo en el TC. (recordar los hechos del autódromo municipal, reunión secreta) en su mayoría fordistas, por no decir todos, pues el Chevy II es el padre de todos en el autódromo, pero igual les ganó otro 6 en línea (Di Palma, otro cambiado de marca).

Por último si no es molestia, quisiera saber la velocidad del ordini modelo 1963, y de la pick-up IKA de cuatro cilindros y velocidad de crucero ya que viajo seguido a Corrientes.

R.: Efectivamente, en el Nº 0 de CORSA, página 8, le erramos el chuzaso con el epígrafe, el coche era el de Héctor Figlioli, pero "errare humanum est, et Corsae también est". (Virgilio, Aen. XV, 8).

Si la gente se corvierte de una religión a otra, es aceptada por la sociedad, entendemos que —aunque casi tan grave y trascendental como ese hecho— el pasarse en el TC, de una marca de auto a otra debe ser perdonado.

Le sugerimos que deponga los resentimientos, mire que con las vueltas que da la vida a lo mejor Emiliozzi le ofrece un día su F-100 para que lo corra Ud....

El Gordini 1963 caminaba alrededor de los 130 Km/h (nuevecito, ablandado y a punto). La pick-up IKA puede crucerearla a 90 Km/h.

CIRCUITO - RUTA

De Jorge N. Navone - Rosario

La décimoctava Vuelta de Santa Fe disputada el 15 de mayo ha tenido en esta oportunidad solamente 129 Km que debieron cubrirse en cinco oportunidades. Creo fervientemente que es un error lamentable de los organizadores achicar de tal forma el circuito, pues se desvirtúa así el espíritu del TC, es decir que toma algunas de las características de las carreras de pista como por ejemplo la adaptación de los pilotos al circuito, eliminando así la aparición de dificultades siempre nuevas para el corredor (curvas, lomos de burro, etc.). Además la clásica imagen de las máquinas se asocia automáticamente a desarrollos extensos.

Por otra parte el automovilismo de ruta tiene mayor o menor importancia según sea el número de poblaciones que enlaza, pues se vive clima de fiesta en cada una de ellas.

Lamento por ello que se haya disminuido el recorrido de la competencia más añeja del TC.

Pongo en sus manos este punto de vista con la seguridad de que Uds. sabrán juzgarlo y así desecharlo o publicarlo. De todas maneras estaré satisfecho de que lean esta carta solamente...

R.: Fundamentalmente el motivovo de reducir el circuito de esa carrera, ha sido el no tener que cerrar el tránsito de una ruta tan importante como la Nº 8, razón por la cual se adoptó ese trazado, por otra parte no creemos que eso desvirtúe el espíritu del TC, sino que de alguna manera favorece el espectáculo que pueden disfrutar los aficionados, al darles la oportunidad de ver cinco veces el paso de los competidores.

Un circuito de 129 Km es realmente más que un circuito, una carrera típica de ruta y por otra parte no se olvide Ud. que en la actualidad en las carreras de ruta abierta los corredores se "aprenden" con antelación el recorrido de manera tal que los accidentes topográficos no los sorprendan. (Recorren el trazado y hasta se confeccionan "hojas de ruta" acotadas perfectamente).

ANEXO "J"

De Jorge Minadevino - Mercedes, Pcia. de Buenos Aires

Me dirijo a Uds. no para felicitarlos, porque creo que todavía hay mucho que hacer, y poco a poco confío en que lo harán con el apoyo de todos los que quieren el deporte motor. En el Nº 5 publican una carta de un kinoto amargado, no le hagan caso, ese es eun resentido social al que no le gusta nada.

Ahora vayamos a lo nuestro, desearía saber si Uds. pueden publicar el reglamento Anexo "J", de lo contrario dónde lo puedo conseguir, porque estamos por preparar una "albóndiga" de 700 centímetros cúbicos.

¿Por qué no publican la cotización de los coches usados por mes?

R.: El Anexo "J" del Código Deportivo Internacional puede Ud. conseguirlo en la Comisión Deportiva Automovilista (Automóvil Club Argentino, Av. del Libertador 1850 —7º piso— Capital.

La cotización de los coches usados la publicamos —como Ud. nos pide— mensualmente desde hace casi seis años en PARABRISAS.

Le hemos enviado el número de CORSA que nos solicitó.

DIRECCIONES

De Gustavo A. Giovacchini - Lomas de Zamora

Primero y ante todo quisiera darles mi voto de felicitación por la puesta en edición de esta magnífica revista.

Quisiera que tuviera a bien proporcionarme algunas de las direcciones de fábricas de automotores para enviarles cartas solicitándoles folletos explicativos de los productos que venden.

R.: Las direcciones que Ud. solicita han sido publicadas, casi en su absoluta totalidad en el Nº 50 de PARABRISAS, si Ud. no tiene ese número puede conseguirlo en Ryela —Piedras 113— Capital.

defensa contra los repuestos piratas

Y vea bien lo que le ofrecen. Si el repuesto que le quieren colocar a su Ford no es FoMoCo ...¡ rechácelo! Un repuesto falso echa a perder eso que Ud. está acostumbrado a disfrutar en su Ford: **el funcionamiento bien Ford.** Solamente los repuestos legítimos FoMoCo son la misma cosa que la pieza original. Le ahorran disgustos... y dinero. Vea bien que en el envase* diga FoMoCo. Y sino no... **¡no!** Los repuestos legítimos FoMoCo están respaldados por una garantía que cubre ampliamente su calidad. Recuerde además, que el Servicio Ford es el más eficiente del país. ¡Utilícelo!

repuestos legítimos **FoMoCo**

garantía de larga vida para su FORD

* Los repuestos legítimos FoMoCo se venden únicamente en su conocido envase internacional. En todas las Concesionarias Ford hay stocks permanentes y completos de repuestos legítimos FoMoCo.

EL MARTES PROXIMO LARGA EL

Nº 9

DE

Parabrisas CORSA

con

LA BRAVA COMPETENCIA DE *TC* EN BAHIA BLANCA (donde se resuelve la incógnita de nuestro gran concurso).

y además

LAS 24 HORAS DE LE MANS. GRAN PREMIO DE CASERTA EN F. 3. RALLY A SIERRA DE LOS PADRES. CASOS Y CORSAS DE TODO EL MUNDO.

APARECE EL MARTES 21 DE JUNIO

COMPRE Y COLECCIONE

Parabrisas CORSA

AL PRECIO DE $ 30.—

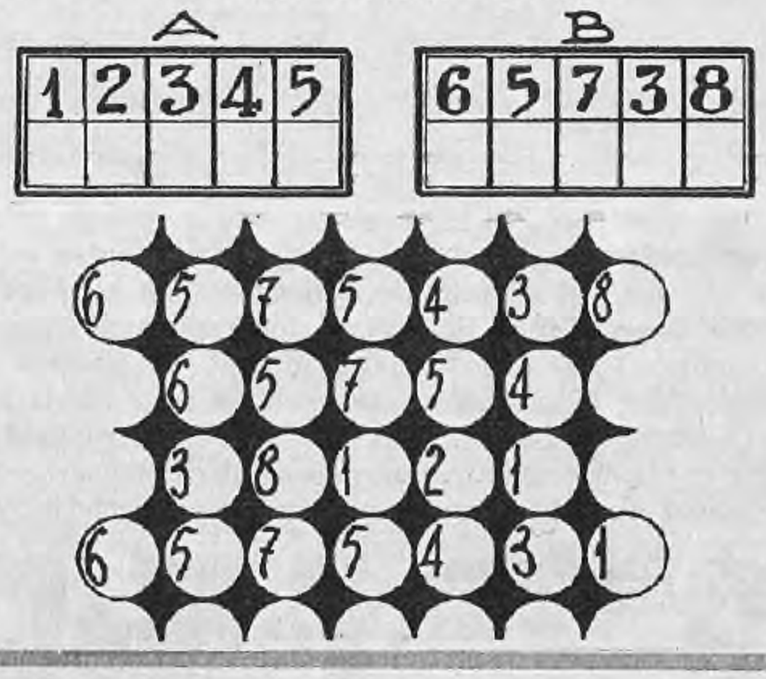
mirá cómo nos reciben.... ¡saludá, querida, saludá!

ENTRETENIMIENTO

Creación de APYRE

Copyright by Parabrisas-Corsa

LA TERCERA VUELTA DEL NOROESTE



Sabiendo que A) es la parte del calzado que toca el suelo y que B) significa "entran", "que algunas cosas están dentro de otras cosas", escribir las dos palabras correspondientes en los casilleritos de cinco letras cada uno. Luego transcribir las letras que las componen en los circulitos, cada una bajo el mismo número que le correspondió en el casillerito.

Se leerá el nombre de un vencedor y un título de PARABRISAS CORSA Nº 6.

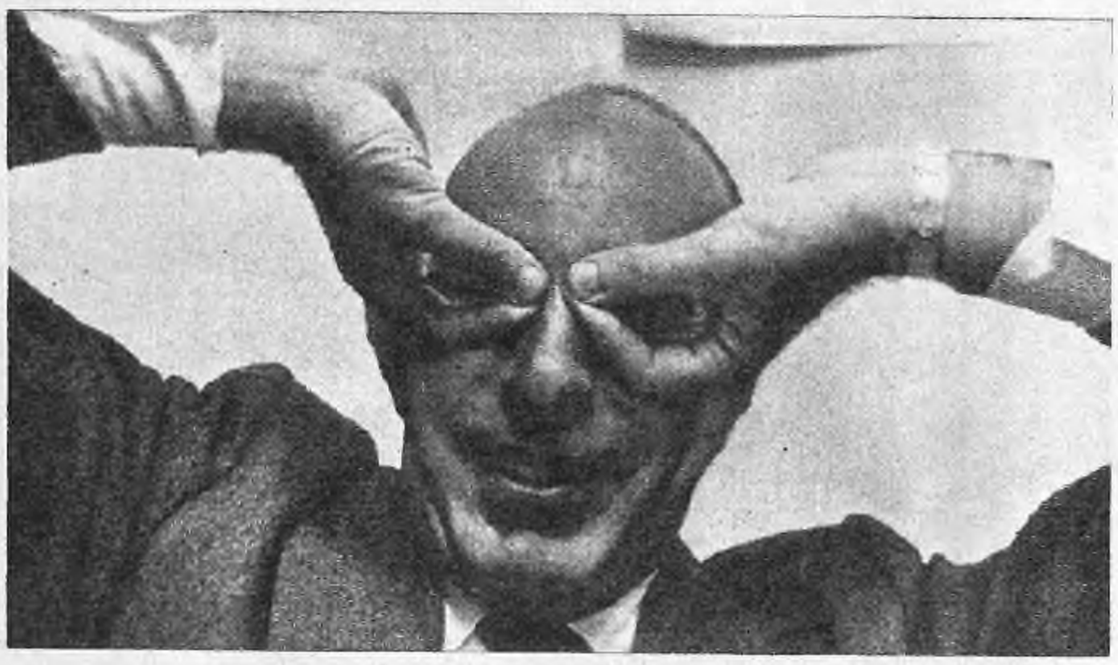
SOLUCION DEL NUMERO ANTERIOR

R	A	U	L	K	I	S	S	L	I
N	G	H	O	M	B	R	E	Y	M
A	Q	U	I	N	A	E	N	U	N
A	S	O	L	A	P	I	E	Z	A

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

PAGINA 31

Aquí nuestros redactores tienen piedra libre. El ú[illegible] es el automovilismo deportivo. Después, no im[illegible] ta él. Lo que sí interesa es que esta pág[illegible] reflejo de lo que opinan los OTROS, los que [illegible] allá, sean o no famosos.



—Este Landrú es un gran corredor... ¡Lástima que no sepa manejar!

● Este es Landrú Corsa (alias Juan Carlos Colombres).

¡LANDRU se fué a la CORSA chiribín - chiribín - chin - chin!

Este humorista rabioso, inventor de la Tía Vicenta y de su sobrino El Mundo, nos confiesa que prefiere correr en circuitos con muchas curvas, al estilo de Nürburgring, Rosario o Isabel Sarli.

La orden fue terminante: hay que entrevistar a LANDRU (alias Juan Carlos Colombres, para la Federal). Nuestro primer ataque falló, pues intentamos un reportaje serio, con todas las de la ley, lo que en el caso de Landrú equivale a meter el océano en una botella de sidra. El segundo frente, a cargo de nuestro fotógrafo Carlos Arcuri, tuvo igual suerte; Landrú no quiere aparecer fotografiado por nada del mundo. Entre sus esquives se escuchó mencionar las palabras acreedores y policía; finalmente nos confesó que un hombre tan hermoso como él debe cuidar de que no le gasten la imagen así como así. Por último, le tiramos un cuestionario en el tablero de dibujo, lo leyó, se caló las antiparras, el casco, consultó su libro de cabecera (la guía telefónica) y nos dio las respuestas que publicamos en esta página 31. También nos dio unos dibujos, a vuelo de pluma, con la secreta esperanza de que nos gustaran y lo contratáramos en "Parabrisas" CORSA (parece que están por echarlo de "Tía Vicenta"). Nos pidió por tercera vez que seamos discretos con lo que nos había confesado, y luego de besarnos en las mejillas nos despedimos con un mersísimo apretón de manos.

Héctor Granato

Antes de contestar, Landrú prefiere consultar su libro de cabecera.

LANDRU EN EL BANQUILLO

¿Qué opina del automovilismo deportivo?

Soy un entusiasta admirador del automovilismo deportivo. Me encanta el vértigo. Me enloquece la velocidad. En una palabra: no soy radical.

¿Qué opina de la participación de la mujer en carreras?

Soy partidario de que las mujeres participen en carreras. Sobre todo, las mujeres suecas. Me han dicho que corren desnudas.

¿Le gustaría correr? ¿En qué categoría?

Por supuesto que me gustaría correr. Me he inscripto en la categoría rebián, pero para el año que viene. Actualmente mi auto está en reblande.

¿Qué prefiere más: el circuito o la ruta?

Prefiero los circuitos a las rutas. Tienen más curvas. Mis circuitos preferidos son el de Isabel Sarli, el de Libertad Leblanc, el de Zulma Faiad, el de Nélida Roca y el de Isabel Sarli otra vez.

¿Hace mucho que maneja? Denos una historia sintética de su experiencia como conductor.

Manejo desde chico, pero como tengo tocadiscos en el auto he tropezado con serios inconvenientes. Llevo el compás de la música con el pie que apoyo sobre el acelerador. Por esta espantosa costumbre he chocado ocho veces y me han chocado como doce.

El nuevo racer, en pleno reblande. Correrá el año próximo.

—¡No, no, nada de castigar mi rostro apolíneo!

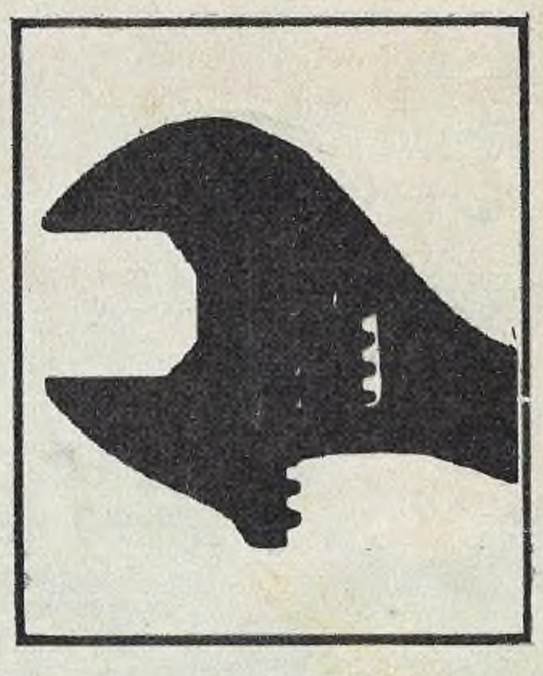
IMPRESO EN EDITORIAL ABRIL S. A. - TALLERES GRAFICOS FLORIDA - PROVINCIA DE BUENOS AIRES

gran concurso

Parabrisas CORSA

UNA MOTOCICLETA
y 20 radios a transistores

Acierte el nombre de los corredores que entren primero y segundo en la competencia de TC a disputarse el 19 de junio en Bahía Blanca



Para participar en este concurso bastará con enviar un sobre cerrado a la revista Parabrisas CORSA, Av. Alem 884, Capital. En el reverso deberá escribirse con letra de imprenta los nombres de los corredores que a su juicio entrarán primero y segundo en la prueba de Turismo de Carretera que organiza el Bahía Blanca Automóvil Club para el domingo 19 de junio. Dentro del sobre el concursante deberá incluir una hoja de papel con los siguientes datos personales: nombre, domicilio, edad, profesión, estudios cursados. Los envíos se deberán realizar de tal manera que lleguen a destino antes del medio día del sábado 18 de junio. Pueden hacerse la cantidad de envíos que se desee, pero sólo se tomarán en cuenta aquellos que cumplan con los requisitos expuestos más arriba. Los empleados y familiares de la Editorial Abril, no podrán concursar.

LOS PREMIOS, SU DISTRIBUCION

Se establecieron como estímulo para este Concurso un PRIMER PREMIO, consistente en una motocicleta 0 km, marca **Mi Val**, de 160 cm³ y veinte SEGUNDOS PREMIOS formados por otras tantas radios portátiles a transistores.

Estos premios se asignarán de la siguiente manera: el PRIMERO se sorteará entre todos aquellos que acierten con la respuesta correcta (nombres del primero y segundo en Bahía Blanca, 19 de junio). Entre ellos mismos —excluido el ganador de la moto—, se sorteará a su vez las 20 radios a transistores. En caso de existir una sola respuesta correcta, la motocicleta se le adjudicará directamente, y las radios se sortearán entre aquellos que hayan acertado solamente con el nombre del ganador de la prueba de Bahía Blanca. En caso de no haber ninguna respuesta correcta, se reservará el PRIMER PREMIO para un próximo concurso, mientras que las radios igualmente se sortearán entre los que acertaron sólo el nombre del ganador. De ser estos últimos menos de 20, las restantes radios se sortearán entre todas las cartas enviadas. Los resultados se publicarán en Parabrisas CORSA, una semana después de la carrera de Bahía Blanca.

REVISTA PARABRISAS CORSA - Av. Leandro N. Alem 884 - Capital Federal.

Correo Argentino Central B | TARIFA REDUCIDA | Concesión Nº 7970

Registro de la propiedad Intelectual Nº 856.913

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com